



3 1761 11650605 6



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506056>

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 15

Fascicule n° 15

Tuesday, March 24, 1992

Le mardi 24 mars 1992

Chairman: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order of reference adopted by the House on October 9, 1991, consideration of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade

CONCERNANT:

Conformément à l'Ordre de renvoi adopté par la Chambre le 9 octobre 1991, considération du projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Stan Keyes
Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Stan Keyes
Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 24, 1992

(28)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:15 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Other Member present: George Baker.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Department of Industry, Science & Technology: André Lafond, Director General, Shipbuilding, Marine Inland Defense Systems Branch. *From the Canadian Offshore Vessel Operator Association:* Donald A. MacLeod, General Counsel.

Pursuant to the Order of reference adopted by the House on October 9, 1991, consideration of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade.

André Lafond made a statement and answered questions.

Donald A. MacLeod made a statement and answered questions.

At 12:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 24 MARS 1992

(28)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 15, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Autre député présent: George Baker.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie: André Lafond, directeur général, Construction navale, Systèmes de défense maritime et terrestre. *De Canadian Offshore Vessel Operator Association:* Donald A. MacLeod, conseiller juridique.

Conformément à son ordre de renvoi adopté par la Chambre le 9 octobre 1991, le Comité étudie le projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

André Lafond fait un exposé et répond aux questions.

Donald A. MacLeod fait un exposé puis répond aux questions.

À 12 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, March 24, 1992

• 1011

The Chairman: I call the meeting to order as the Standing Committee on Transport continues its deliberations on Bill C-33, an act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade.

This morning from the Department of Industry, Science and Technology we have Mr. André Lafond, who is the Director General, Shipbuilding, Marine Inland Defence Systems Branch. Welcome to the committee. I understand you have a brief statement, after which I will ask for statements or questions or comment from the members. Please proceed.

Mr. André Lafond (Director General, Shipbuilding, Marine Inland Defence Systems Branch, Department of Industry, Science and Technology): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

To place the current shipbuilding policy in context it is important to remember that as a result of the downturn in the economy following the 1983 oil crisis a substantial reduction in world-wide demand for vessels was experienced, and a substantial reduction in employment in the shipbuilding sector occurred world-wide. This situation led the federal government to examine closely the Canadian sector and how it could be made more viable.

A careful review of the sector and its outlook for the future led to the conclusion that not only had there been a substantial reduction in shipbuilding demand all over the world, but also that such reduced demand would be maintained on the longer term basis. In addition, the review noted a shift in the focus of sector activity from industrialized to newly industrialized countries and shipyards in the Far East. This situation was, and continues to be, exacerbated by the prevalence of subsidies, an expensive game that Canada cannot afford to play.

The analysis also showed that the nature of the demand in Canada had changed from commercial activity to government procurement, with more than 90% of the demand coming from the government sector. Unfortunately, the absolute amount of such procurement offered only a relatively limited market for the sizeable Canadian industry capability that existed. The federal government was therefore of the view that reduction of capacity in the shipbuilding sector was inevitable.

• 1015

In March 1986 the federal government, in response to the then current and prospective world and domestic excess capacity, adopted a strategy for a viable shipbuilding industry. The strategy relies on market forces to guide the needed capacity reduction and rationalization, but within a framework whose main elements were:

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 24 mars 1992

Le président: La séance est ouverte. Le Comité permanent des transports reprend l'examen du projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

Ce matin, nous accueillons M. André Lafond, directeur général, Construction navale, Systèmes de défense maritime et terrestre, ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Bienvenue. Je sais que vous avez une brève déclaration liminaire. Quand vous aurez terminé, les membres du comité vous poseront des questions. Allez-y.

M. André Lafond (directeur général, Construction navale, Systèmes de défense maritime et terrestre): Merci, monsieur le président et messieurs les membres du comité.

Pour bien comprendre l'actuelle politique de construction navale, il est important de se rappeler qu'à cause du déclin économique qui a suivi la crise pétrolière de 1983, le monde entier a fait face à une réduction substantielle de la demande de navires et une réduction importante des emplois dans le secteur de la construction navale. C'est ainsi que le gouvernement fédéral a été amené à examiner attentivement le secteur canadien afin de le rendre plus viable.

L'analyse et la prospective nous ont amenés à conclure que non seulement on faisait face à une réduction substantielle de la construction navale, dans tous les pays du monde, mais que cette chute de la demande durerait longtemps. En outre, l'analyse a démontré une évolution de l'activité, qui s'est déplacée des pays industrialisés vers les pays nouvellement industrialisés, vers les chantiers navals d'Extrême-Orient. En outre, cette situation a été aggravée et elle l'est toujours, par l'existence de subventions dans ces pays, chose que le Canada n'a pas les moyens de se permettre.

L'analyse a également démontré que la nature de la demande canadienne avait évolué, qu'elle n'était plus commerciale désormais mais orientée plutôt vers les marchés de l'État, 90 p. 100 de la demande provenant du secteur gouvernemental. Malheureusement, les marchés de l'État n'offraient qu'un marché relativement limité, compte tenu de l'énorme capacité de ce secteur au Canada. Le gouvernement fédéral a donc constaté qu'il fallait inévitablement réduire la capacité du secteur de la construction navale.

Au mois de mars 1986, en réponse à l'excédent de capacité que l'on constatait et que l'on prévoyait dans le monde et au Canada, le gouvernement fédéral a adopté une stratégie pour rendre le secteur de la construction navale viable. Cette stratégie repose sur les forces du marché qui guident la réduction et la rationalisation dans le secteur mais elle se situe dans un cadre précis comportant trois éléments:

[Texte]

1. The continuation of tariff protection of 25% on imported vessels, except for large fishing trawlers over 30.5 metres.
2. The procurement from Canadian yards of government military and civil shipbuilding and ship repair requirements.
3. The provision of assistance to facilitate industry-led rationalization proposals which would help streamline the Canadian shipbuilding industry.

This rationalization policy has been successfully utilized by the Ontario, the Quebec, and the British Columbia segments of the industry.

The Ontario plan, designed by Canadian Shipbuilding and Engineering and Upper Lakes Shipping, involved the merger of their shipbuilding divisions and the closure of the Collingwood shipyard in 1986. The rationalization resulted in a reduction of approximately 1,600 person-years in capacity, representing approximately 10% of national capacity and some 57% of the Ontario capacity. The federal government contributed \$14 million to this project.

In Quebec the federal government facilitated the 1987 acquisition by Marine Industries Limited of the eastern marine assets of Versatile Corporation by providing some \$81 million in assistance related to the acquisition of those assets and a further \$63 million for the restructuring.

The restructuring of MIL has resulted in MIL (Lauzon) being the sole centre for shipbuilding and ship repair in the province of Quebec. MIL Tracy, located in Sorel, will concentrate on hydro-electric projects alone, and the closure of both the marine and industrial division of MIL Vickers in Montreal would occur. The restructuring resulted in a reduction of approximately 2,150 person-years in shipbuilding and ship repair capacity in Quebec and some 47% of the Quebec capacity.

The policy for the sector was reaffirmed by ministers in late 1989, following extensive consultations with the industry and its association. Indeed, the Canadian Maritime Industries Association stated at that time, and I quote:

There is too much capacity and too little demand. We're quite prepared to engage in efforts to help rationalize the industry.

Since then, through the B.C. Shipbuilding Action Group, the west coast industry has indicated that the long-term viability of the sector is dependent on its ability to adapt to changing market circumstances.

The action group, which was formed to examine ways to revitalize the west coast shipbuilding and ship repair industry was composed of shipbuilders, marine suppliers, and union. Its report, presented to the federal government in July 1990, addressed a broad spectrum of issues affecting the shipbuilding and ship repair industry on the west coast. The key conclusion is that a permanent downsizing is fundamental to the future success of that industry, and since then industry

[Traduction]

1. Le maintien de la protection tarifaire de 25 p. 100 sur les navires importés, à l'exception des gros chalutiers de pêche de plus de 30,5 mètres.
2. L'achat par le gouvernement aux chantiers navals canadiens de tout équipement naval militaire et civil, de même que le recours à ces mêmes chantiers pour la réparation des navires.
3. L'offre d'une aide pour faciliter les propositions de rationalisation émanant du secteur et visant l'ensemble de l'industrie de la construction navale au Canada.

Les provinces de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique ont utilisé avec succès cette politique de rationalisation.

En Ontario, le plan conçu par la *Canadian Shipbuilding and Engineering* et la *Upper Lakes Shipping* prévoyait la fusion des divisions de construction navale de ces deux entreprises et la fermeture du chantier naval de Collingwood en 1986. Cela signifiait une réduction de la main-d'oeuvre d'environ 1,600 années-personnes, c'est-à-dire 10 p. 100 de la capacité nationale et quelque 57 p. 100 de la capacité ontarienne. Le gouvernement fédéral a versé 14 millions de dollars pour ce projet.

Au Québec, en 1987, le gouvernement fédéral a aidé la *Marine Industries Limited* à acquérir les actifs navals situés dans l'est du pays de la «Versatile Corporation», en offrant 81 millions de dollars d'aide, auxquels se sont ajoutés 63 millions de dollars par la suite pour la restructuration.

La restructuration de la MIL Tracy a signifié que désormais, MIL (Lauzon) est le seul centre de construction et de réparations navales dans la province de Québec. MIL-3C, située à Sorel s'occupera essentiellement des projets d'hydro-électricité, et la division des opérations maritimes et industrielles de MIL Vickers à Montréal fermera ses portes. La restructuration a signifié une réduction de 2,150 années-personnes environ, c'est-à-dire 47 p. 100 de la capacité de construction et de réparation navales au Québec.

Cette orientation a été réaffirmée par les ministres à la fin de 1989, après de longues consultations avec les représentants du secteur et de son association. En effet, l'Association canadienne des industries maritimes a déclaré à ce moment-là, et je cite:

La capacité est trop grande et la demande trop faible. Nous sommes tout à fait prêts à faire le nécessaire pour rationaliser le secteur.

Depuis, grâce aux efforts du Groupe d'action de la construction navale de Colombie-Britannique, le secteur sur la côte ouest a signalé que la viabilité à long terme était tributaire d'une capacité d'adaptation à l'évolution du marché.

Le groupe d'action, qui a été formé pour examiner la façon de revitaliser la réparation et la construction navales sur la côte ouest était composé de représentants des constructeurs, des fournisseurs et des syndicats. Il a présenté son rapport au gouvernement fédéral en juillet 1990 et, dans ce rapport, figurent toute une gamme de questions se rapportant à la construction et à la réparation de navires sur la côte ouest. La principale conclusion est qu'il faut

[Text]

members have indicated a willingness to rationalize and diversify their operations in order to be in a better position to compete for the available markets.

Following upon the report there has been significant rationalization in the restructuring of the west coast shipbuilding and ship repair capacity. In this regard arrangements were concluded in the fall of 1991 between the federal and provincial governments, the Vancouver Port Corporation, and the Vancouver Drydock Company to keep the Panamax floating dry dock in the Port of Vancouver. The federal government contributed \$8 million to this project and thereby ensured the port authority would be able to maintain its image as a full-service port.

• 1020

In addition, negotiations were recently completed with West Coast Manly Shipyard for the closure and withdrawal of this facility from the shipbuilding and ship-repair industry, and discussions are going on with Yarrows Ltd, the former Versatile Pacific Shipyards Inc., regarding closure of its North Vancouver facility and the concentration of its remaining shipbuilding and ship repair activity in Victoria. These recent actions have reduced shipbuilding and ship repair capacity by some 1,300 person-years, or 33% of the west coast private sector capacity.

In Atlantic Canada, shipyards on the east coast have not yet demonstrated a willingness to follow the lead that has been established in other parts of the country, but the lack of foreseen demand will continue to push industry members in this direction.

As indicated previously, the problem of excess capacity must be addressed if the industry is to survive. However, the federal government has no intention to dictate how capacity should be reduced. That is the responsibility of the industry. But government is ready to assist with any reasonable industry proposal.

Capacity reduction and rationalization must not be viewed as the solution to the shipbuilding industry's problems, but rather as a stepping-stone to maintaining a longer-term competitive position. In order to enjoy success, the industry will have to be far-sighted enough to see the real challenges and opportunities facing us, not only in continental terms but globally, and build with determination on the solid existing advantages, experience, skills, tradition, and infrastructure we already have. To be successful, Canadian industry will have to try harder to maintain its edge in technology and expertise and to be more entrepreneurial and innovative than ever.

In the area of technology, it will be up to the industry to seek out, develop, and implement the newest and best technological innovations. Training and maintaining a pool of highly qualified personnel must also be a top priority of the industry.

[Translation]

absolument réduire de façon permanente la taille du secteur si l'on veut qu'il redevienne florissant, et, depuis lors, les intervenants dans le secteur ont signalé leur volonté de rationaliser leurs opérations et de les diversifier afin d'être mieux en mesure de relever le défi de la concurrence sur les marchés mondiaux.

Suite à ce rapport, on a constaté une importante restructuration de la capacité de construction et de réparation des navires sur la côte ouest. Les accords ont été conclus à l'automne de 1991 entre les gouvernements fédéral et provincial, la Société du port de Vancouver et la société *Drydock Vancouver* pour conserver le deck flottant *Panamax* dans le port de Vancouver. Le gouvernement fédéral a versé 8 millions de dollars pour la réalisation de ce projet, et ainsi, l'autorité portuaire pourra continuer d'offrir toute la gamme des services portuaires.

En outre, on est en train de négocier avec la *West Coast Manly Shipyard* pour la fermeture de ses installations de construction et de réparation navales. Des discussions se poursuivent avec la *Yarrows Ltd.*, autrefois la *Versatile Pacific Shipyards Inc.*, concernant la fermeture de ses installations de Vancouver-Nord et la concentration de ses activités de construction et de réparation navales à Victoria. Ces mesures récentes ont réduit la main-d'oeuvre dans le secteur de la réparation et de la construction navales de quelque 1,300 personnes, c'est-à-dire 33 p. 100 de la capacité du secteur privé de la côte ouest.

Dans la région de l'Atlantique, les chantiers navals n'ont pas jusqu'à présent emboîté le pas aux autres régions, mais les faibles prévisions concernant la demande devraient achever de convaincre ceux qui ne le sont pas encore.

Comme je le disais tout à l'heure, le problème de l'excédent de capacité doit être réglé si le secteur veut survivre. Toutefois, le gouvernement fédéral n'a pas l'intention de dicter la marche à suivre quant à la réduction. Cela incombe aux gens du secteur mais le gouvernement est disposé à leur venir en aide s'ils lui soumettaient une proposition raisonnable.

La rationalisation et la réduction de la capacité ne doivent pas être considérées comme la solution aux problèmes du secteur de la construction navale mais plutôt comme un tremplin qui lui permettra de maintenir sa position concurrentielle à plus long terme. Pour être prospère, le secteur va devoir bien prévoir les véritables défis et débouchés, non seulement sur le continent mais à l'échelle mondiale, et il devra tirer le meilleur parti des avantages, de l'expérience, des compétences, de la tradition et de l'infrastructure solide qui existent déjà. Pour être prospère, le secteur canadien devra essayer de conserver l'avantage qu'il a du point de vue de l'expérience et de la technologie, et il va devoir faire preuve, plus que jamais, d'innovation et d'esprit d'entreprise.

Du côté de la technologie, il appartiendra au secteur de mettre au point et d'appliquer des technologies de pointe. La formation d'équipes très compétentes doit être une des premières priorités dans le secteur.

[Texte]

In conclusion, it is clear market circumstances have imposed changes on the industry structure. However, the importance of maintaining a viable shipbuilding and repair sector and the sector's important contribution to the well-being of the country, and indeed to the many local communities it serves, is recognized. Restructuring and downsizing an industry are not a simple and clean operation. However, the manner in which the shipbuilding and ship repair industry to date have faced up to the challenge of realigning their capabilities to the new smaller market opportunities is to be applauded.

Mr. Chairman, this concludes my opening statement. I would like to thank you and the members of the committee for the opportunity to present the federal government's shipbuilding policy.

The Chairman: Thank you, Mr. Lafond. As you pointed out, your remarks were more than a statement. They quite clearly dealt with the policy of the federal government on shipbuilding.

Mr. Manley (Ottawa South): Thank you, Mr. Lafond, for coming today.

I would like you to talk a little more about the general policy, but of course part of the reason you're here is to address the impact of Bill C-33 on the shipbuilding industry in Canada, and particularly to address the industrial policy that may or may not be affected by the implications of Bill C-33 on the coasting trade. We've had some witnesses' comments on that.

• 1025

First I would like to bring you back to your overall statement in which you certainly at least pay lip service to some of the concerns brought forward to us by the shipbuilding industry as well as others that this is an important industry that plays an important role in many communities. The people who work in shipbuilding in Canada are highly qualified and have a long tradition, as we do as a maritime nation, in this industry.

That being said, as far as I can glean from what you said, the Government of Canada's policy is to diminish the role of shipbuilding. In other words, you've laid it at the doorstep of decline in international demand for shipbuilding services. Yet rather than laying out for us any response the government has to preserve and protect what we have, the plan seems to be rationalization, downsizing—in other words, conceding to the international pressures.

In your statement so far, I was not able to hear a strategy for repelling those pressures. Is there in fact any kind of strategy being developed as an industrial policy to begin the preservation and to enhance what we have in Canada in the shipyards that exist, either in the construction of new vessels or repair?

Mr. Lafond: I believe the policy I have outlined is an indication that the government not only recognizes the market forces at play, but also is willing to assist the industry to adjust to those market forces.

[Traduction]

En conclusion, je dirai qu'il est clair que les circonstances du marché ont imposé des modifications à la structure de l'industrie. Toutefois, on reconnaît l'importance qu'il y a à maintenir un secteur de la construction et de la réparation navales viable à cause de son importante contribution à l'économie du Canada, et en fait, de son apport à bien des localités. La restructuration et la réduction dans le secteur ne sont pas sans complications. Toutefois, on doit louer la façon dont le secteur de la construction et de la réparation navales a jusqu'à présent relevé le défi et modifié ses capacités pour les tailler à la mesure de marchés plus petits.

Monsieur le président, j'ai terminé mon exposé. Je tiens à vous remercier, vous et les membres du comité, de me fournir l'occasion de présenter la politique de construction navale du gouvernement fédéral.

Le président: Merci, monsieur Lafond. Comme vous l'avez signalé, vos remarques étaient plus qu'une déclaration. Nous venons d'entendre très précisément l'énoncé de la politique du gouvernement fédéral en matière de construction navale.

M. Manley (Ottawa-Sud): Merci, monsieur Lafond, d'être venu aujourd'hui.

Je souhaite tout d'abord parler de la politique en général, mais bien entendu, vous êtes ici aujourd'hui notamment pour nous parler de l'incidence du projet de loi C-33 sur le secteur de la construction navale au Canada, et plus particulièrement pour nous parler de la politique industrielle, qui pourrait être éventuellement touchée par les dispositions du projet de loi C-33 sur le cabotage. Certains témoins ont abordé cet aspect-là.

Tout d'abord, je reviens à votre exposé et, assurément, du moins pour la forme, vous reconnaissez le bien-fondé des inquiétudes des représentants de l'industrie de la construction navale, en soulignant qu'il s'agit d'un secteur important qui joue un rôle primordial pour bien des localités. Les gens qui travaillent dans le secteur au Canada sont très compétents, et c'est une tradition qui remonte loin dans notre histoire, puisque nous sommes une nation maritime.

Cela étant dit, si j'ai bien compris votre message, la politique du gouvernement du Canada vise à réduire le rôle de la construction navale. Autrement dit, cette politique est fondée sur le déclin de la demande internationale en matière de construction navale. Pourtant, au lieu de fournir une réponse qui permettrait de préserver et de protéger ce que nous avons, le gouvernement choisit de rationaliser, de réduire... en d'autres termes, de céder aux pressions internationales.

Je vous ai écouté attentivement et je n'ai rien pu trouver dans ce que vous avez dit qui puisse permettre de faire face à ces pressions. En fait, existe-t-il une stratégie, une politique industrielle qui puisse préserver et améliorer les chantiers navals qui existent déjà au Canada, afin qu'ils continuent à construire ou à réparer des navires?

M. Lafond: La politique que j'ai exposée indique bien que le gouvernement non seulement reconnaît l'existence des forces du marché mais qu'il est prêt à aider le secteur à faire les rajustements nécessaires.

[Text]

The three-pronged approach of the policy deals with some specific concerns of the industry. The tariff protection of 25% on imported vessels is maintained to somewhat compensate for the subsidies foreign countries give their industries. That's the main reason behind that aspect of the policy.

The second point is the fact that the federal government will utilize Canadian yards for all its civil and military shipbuilding requirements also assures the industry of a reasonably solid market base, so that it can build on that market base, improve its capability, seek additional work from outside the country and commercial work internally as well.

Finally, the third element of the policy is the provision of assistance to facilitate industry rationalization, not only to assist the industry to downsize but also to position it to be more competitive in the marketplace by adapting new production techniques, buying additional equipment and streamlining the flow of its production capability, so it can hire more competitively in the marketplace.

Mr. Manley: Okay, let's go to number one, tariff protection. Why would somebody want to import a ship to Canada, particularly given the provisions of Bill C-33 that make it very easy for foreign vessels to engage in our coastal trade? Has your department considered that aspect of that piece of your policy? What demand is there in Canada for vessels? If there is little demand in Canada, then tariff protection isn't going to help.

Mr. Lafond: The demand for commercial vessels in Canada rests essentially with the industry. Depending on their requirements, it's up to them to decide whether they can source that requirement with new vessels or with used vessels, and if they want to have new vessels, if they are going to be built in Canada or outside of the country.

• 1030

It's not only the question of the tariff that will determine their decision to buy in Canada, but also the type of return on their investment. As you may be aware, the shipowners can depreciate, on a four-year basis, any ships they have built in Canada, so this is another incentive for them to buy their equipment in Canada.

Mr. Manley: I'm trying to bring you directly to Bill C-33 on this pint. I know I'm going to run out of time before I get to some of these others. The requirements of the industry for Canadian vessels really rests on the requirement to use Canadian vessels in coastal trade; is that correct?

Mr. Lafond: Not only that, I presume there is coastal trade and there is international trade.

Mr. Manley: Are you aware of any Canadian shipping company using Canadian ships in international trade?

Mr. Lafond: Not particularly, no.

Mr. Manley: No. So let's deal with coastal trade. Would you not say the coastal trade rules we have in Canada are fundamental to the creation of demand for Canadian ships?

[Translation]

La politique comporte essentiellement trois éléments qui visent des difficultés précises. La protection tarifaire de 25 p. 100 sur les navires importés est maintenue pour contrer jusqu'à un certain point les subventions versées par les pays étrangers à leur propre industrie. C'est l'explication essentielle de cet aspect de la politique.

Deuxièmement, il faut bien noter que le gouvernement fédéral fera appel aux chantiers navals canadiens pour satisfaire tous ses besoins navals, militaires et civils et pour garantir au secteur une base relativement solide, lui permettant par la suite d'obtenir d'autres marchés, d'améliorer sa capacité, de trouver du travail à l'extérieur du pays de même que d'autres contrats commerciaux au Canada.

Enfin le troisième élément de la politique est l'offre d'une aide à la rationalisation. Cela vise non seulement à aider le secteur à effectuer les réductions nécessaires mais aussi à le rendre plus compétitif sur les marchés grâce au recours à de nouvelles techniques de production, à l'achat d'équipement et à la rationalisation de la capacité de production.

M. Manley: D'accord, prenons le premier élément, la protection tarifaire. Pourquoi quelqu'un voudrait-il importer un navire au Canada, quand on sait que les dispositions du projet de loi C-33 facilitent grandement le cabotage aux navires étrangers? Votre ministère a-t-il étudié cette conséquence du projet de loi? Quelle demande y a-t-il au Canada pour la construction de navires? Si la demande n'est pas énorme, la protection tarifaire ne vaut rien.

M. Lafond: La demande de navires commerciaux au Canada dépend essentiellement du secteur. Suivant les besoins, ils choisiront d'avoir recours ou pas à de nouveaux navires, et s'ils choisissent de nouveaux navires, ils devront décider de les faire construire au Canada ou à l'étranger.

Ce ne sont pas seulement les tarifs qui vont les pousser à acheter au Canada mais également le rendement sur leur investissement. Comme vous le savez, les armateurs peuvent amortir les bateaux construits au Canada sur une période de quatre ans, si bien que cela constitue un encouragement supplémentaire.

M. Manley: J'aimerais vous amener à parler des dispositions du projet de loi C-33. Je me doute bien que mon temps va être écoulé avant que j'aie pu épuiser tous les sujets que je veux aborder. Pour le secteur, la demande de navires canadiens découle directement du fait qu'il faut obligatoirement utiliser des navires canadiens pour le cabotage; n'est-ce pas?

M. Lafond: Pas vraiment, car, outre le cabotage, il y a aussi le commerce international.

M. Manley: Connaissez-vous beaucoup de compagnies de transport maritime canadiennes qui utilisent des navires canadiens pour le commerce international?

M. Lafond: Non, à vrai dire non.

M. Manley: Non. Parlons donc du cabotage. Diriez-vous que la création d'une demande de navires canadiens est étroitement liée aux règles en matière de cabotage qui existent au Canada?

[Texte]

Mr. Lafond: I don't think I would go that far. I think Bill C-33 is not, in a sense, as you know, related to the shipbuilding policy, but there are aspects of it—

Mr. Manley: Well, wait, let me stop you there, because I think that's very important. You've already told us defence policy is related to shipbuilding policy because that's point two in your three-point proposal. Why would coastal trade rules not be related to shipbuilding?

Mr. Lafond: Coastal trade rules don't necessarily make the user or the owner of ships buy equipment in Canada. The fact is that over the last couple of years, while I don't have all of the background on it, the ships that have come into Canada have been mostly used vessels. Therefore, to say if you change the coastal trade rules you're going to generate additional new shipbuilding capacity is far from being certain.

If you increase the level of maritime activities in Canada, you will have more ships, presumably, operating in Canada, and in the normal repair and refit business, those ships would look first at getting their repair and upkeep done in the area in which they operate. So indirectly the bill can presumably help the ship repair industry in that fashion. But there is no certainty that if you impose a condition that all ships operating in Canada with respect to coastal trade need to be Canadian-built, no certainty at all that it will create a demand per se—you can't quantify that demand.

Mr. Manley: Would you say that has been the case with the Jones Act in the United States, that it hasn't enhanced the demand for U.S. vessels?

Mr. Lafond: The Jones Act in the United States is very straightforward: it restricts in the United States all vessels, for all intents and purposes being built in the U.S. for their trade and all their vessels for the navy and military equipment. So it is a protected market in that respect. There has been continued demand by shipbuilding nations throughout the world vis-à-vis the United States, particularly through the OECD Working Party Six on Shipbuilding, to try to force the United States to agree to remove those protective measures.

• 1035

I know that this will be a long answer to your question, but when you have a protective market such as in the United States you may be able to get a more steady demand forced in terms of the building of the ships, but that does not necessarily mean that the industry will become competitive. As a result, in the United States over the last few years there has been considerable reduction in their shipbuilding capacity. Not only is the demand world-wide not there, but also the demand in the United States is decreasing.

Mr. Manley: The scheme of the act is that you start out by saying that essentially only Canadian vessels should ply the coastal trade subject to certain licensing provisions. So the scheme of the act is to protect the coastal trade to Canadian vessels. Is that favourable to the Canadian shipbuilding industry?

[Traduction]

M. Lafond: Je ne sais pas si j'irais jusque-là. Comme vous le savez, les dispositions du projet de loi C-33 ne sont pas liées directement à la politique de construction navale, mais il y a des aspects. . .

M. Manley: Je vous arrête car je pense que cet aspect-là est très important. Vous nous avez dit que la politique de défense du Canada était liée à la politique de construction navale et que c'était le deuxième élément d'une politique tripartite. Pourquoi alors ne pas lier les règles en matière de cabotage à la construction navale?

M. Lafond: Les règles en matière de cabotage ne forcent pas nécessairement l'utilisateur ou l'armateur à acheter son équipement au Canada. Le fait est que, depuis deux ans, même si nous n'avons pas beaucoup d'explications là-dessus, les navires qui sont entrés au Canada étaient essentiellement des navires qui n'étaient pas neufs. Par conséquent, on ne peut pas dire qu'en modifiant les règles en matière de cabotage, on va stimuler la construction navale, car rien n'est sûr sur ce plan.

Si l'activité maritime augmente au Canada, il y aura plus de navires qui navigueront au Canada, et, tout naturellement, ces navires seront réparés et réaménagés dans les régions où ils navigueront. Indirectement, les dispositions du projet de loi pourraient aider le secteur de la réparation navale sur ce plan. Il n'est pas sûr toutefois que si on exige que tous les navires s'occupant de cabotage au Canada soient construits au Canada, la demande va grimper automatiquement. . . On ne peut pas quantifier cette demande éventuelle.

M. Manley: La loi Jones aux États-Unis, n'a-t-elle pas fait grimper la demande de navires américains?

M. Lafond: La loi Jones aux États-Unis est très simple: elle exige que tous les navires servant au commerce aux États-Unis et tous les navires militaires et de la marine soient construits aux États-Unis. Elle crée donc un marché protégé. Les pays du monde entier ayant une industrie navale pressent constamment les États-Unis, particulièrement par l'intermédiaire du Groupe de travail numéro six de l'OCDE sur la construction navale, d'accepter de supprimer ces mesures protectionnistes.

Je sais que vous trouverez ma réponse un peu longue. Dans un marché protectionniste comme celui des États-Unis, on peut imposer une demande constante en construction navale, mais cela ne permet pas nécessairement à l'industrie de devenir plus concurrentielle. Il en a résulté qu'aux États-Unis, au cours des dernières années, la capacité en matière de construction navale a considérablement diminué. Non seulement il y a eu une réduction de la demande provenant d'autres pays du monde, mais également une réduction de la demande aux États-Unis même.

M. Manley: Le but de la loi est de permettre uniquement aux navires canadiens de se livrer au commerce côtier, selon certaines dispositions relatives à l'octroi de permis. Le but de la loi est donc de réserver le commerce côtier aux navires canadiens. Cela est-il positif pour la construction navale au Canada?

[Text]

Mr. Lafond: I would presume so, yes.

Mr. Manley: If it is, would it not be more favourable to make the acquisition of licensing of foreign vessels more difficult?

Mr. Lafond: It depends again on what results one would think it can get out of doing that type of an approach. Right now they have to pay the duties, and if they are in port on a temporary basis they also have to pay a *pro rata* duty, and it's for a specific task where a Canadian vessel is not available or does not exist in Canada and it's for a finite period of time. If you're forcing an owner to source all his requirements from Canada, you'll have to examine what effect that will have on the structure of their own industry, the owners, and also what effect that may have in the future on the users of those vessels. So you really have to look at—

Mr. Manley: But I'm asking you, as our expert on shipbuilding, what impact will it have on our shipbuilding sector? Positive?

Mr. Lafond: This bill as it is now?

Mr. Manley: No. If it were to be more restrictive.

Mr. Lafond: I don't think it would. I have nothing to prove to you that I'm right or wrong, but my inclination is to say that if you are more restrictive you will not necessarily augment the demand in new-built vessels in Canada.

Mr. Manley: I have just one small question on this tariff issue. I presume because of your responsibility with respect to shipbuilding you've examined the tariff schedule very carefully. I want to point out to you one concern that was raised with me by some in the shipbuilding that despite the tariff protection on on small trawlers, there are components that according to them were not subject to any of the duty draw-back systems, and that repairs performed, or indeed new construction that draws some components such as specialized motors from foreign suppliers are still subject to duty, to the detriment of our yards both from a repair point of view and in some cases from a new construction point of view. Are you familiar with that complaint? Is the government looking at dealing with it?

Mr. Lafond: The CMIA, the Canadian Maritime Industries Association, on behalf of the shipbuilders raised that point some time ago not only with our departments but also the Department of Finance and Revenue Canada.

• 1040

This issue deals with the machinery program and the new duty remission on machinery. We've indicated to the industry—as I recall, it was a couple of years ago—that in cases where a piece of equipment is not available in Canada, that piece of equipment can be imported duty-free, and if they have any specific case where there is a hardship and they cannot obtain a particular piece of equipment in Canada, it is not available, it is not made in Canada, and there's still a duty being imposed, to come to us and we'll be their advocate with respect to getting the changes in the regulations. That's critical.

[Translation]

M. Lafond: Je le présume, oui.

M. Manley: Le cas échéant, ne serait-il pas plus avantageux de rendre plus difficile l'acquisition de permis pour les navires étrangers?

M. Lafond: Tout dépend des résultats escomptés. Actuellement, ils doivent payer des droits et s'ils sont dans un port temporairement, ils doivent payer des droits en fonction de la durée de leur séjour, lequel n'est autorisé que pour effectuer une tâche pour laquelle aucun navire canadien n'est disponible et pour une période de temps illimitée. Si vous forcez un propriétaire à n'utiliser que des navires canadiens, il faudrait envisager les répercussions que cela aura sur leur industrie, celle des propriétaires, et sur l'avenir des utilisateurs de navires. Il faut donc examiner. . .

M. Manley: Mais en tant que spécialiste de la construction navale, dites-moi quelle incidence cela aura sur ce secteur? Cela sera-t-il positif?

M. Lafond: Le projet de loi dans sa forme actuelle?

M. Manley: Non. S'il devenait plus restrictif.

M. Lafond: Je ne pense pas. Je n'ai rien qui prouve que j'ai raison ou non, mais je suis porté à croire qu'en étant plus restrictif, on n'augmenterait pas nécessairement la demande de navires neufs au Canada.

M. Manley: J'ai une petite question sur les tarifs. Étant donné votre responsabilité relative à la construction navale, vous avez sans doute examiné soigneusement les tarifs. Des gens de l'industrie de la construction navale m'ont signalé que malgré la protection tarifaire sur les petits chalutiers, certains éléments n'étaient pas assujettis au régime de draw-back des droits de douanes. En outre, les réparations effectuées, voire la construction de navires nécessitant l'importation d'éléments comme des moteurs spécialisés, étaient toujours assujetties à des droits de douane, au détriment de nos chantiers navals. Avez-vous déjà entendu cette plainte? Le gouvernement compte-t-il remédier au problème?

M. Lafond: L'ACIM, l'Association canadienne des industries maritimes, au nom des constructeurs, a déjà signalé ce fait, pas seulement à notre ministère mais également au ministère des Finances et à Revenu Canada.

Il s'agit du programme de la machinerie et de la nouvelle remise de droits sur la machinerie. Si je me souviens bien, il y a environ deux ans, nous avons signalé à l'industrie que lorsqu'une pièce n'était pas disponible au Canada, elle pouvait être importée sans frais de douane. De plus, s'il y a une difficulté particulière et qu'on ne peut obtenir une pièce donnée au Canada, parce qu'elle n'est pas disponible ou qu'on ne la fabrique pas au Canada, si un droit est imposé, ils peuvent s'adresser à nous pour que nous prenions leur défense et faisons changer la réglementation. C'est essentiel.

[Texte]

Mr. Manley: The example that was cited to me was the case where you've a 30.5 foot trawler can come in duty-free, but if one of them pulls into Marystown, for example, and needs its motor replaced, the yard has got to pay duty on the motor that it brings in to install in a vessel, while the whole vessel could be made elsewhere and brought in duty-free. Therefore they lose the repair work. That's the precise example.

Mr. Lafond: Yes, and that's the purpose of the machinery program. When there is no Canadian capability, then it is possible to remit the duty on that piece of equipment.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Lafond, thank you for coming before us this morning. I remind myself that you're the messenger, that you're not the person who establishes the policy. It is the government does that. Therefore, if the questions seem a bit pointed, we're thinking of the person beyond you who makes those decisions.

The last commercially produced vessel came out of Collingwood seven years ago—the last commercially purchased vessel. It was purchased by N.M. Paterson and Sons. There has not been, to my knowledge, any other major private-sector-driven ship built in Canada since then, although it is also my understanding that a number of new ships have been purchased offshore.

It would appear to me that the policy of the Government of Canada has only worked half way. It has worked very successfully in downsizing the industry; it has not worked in terms of providing a climate where the commercial sector will purchase ships built in Canada. Whether it's the four-year write-off or what have you, the only work out there really is the military.

What other steps is the government prepared to take to create a climate in a world environment that will see us build commercial ships again?

Mr. Lafond: There are a number of obstacles that were and are still, in some cases, confronting the Canadian shipyards, and this was why the federal government introduced its policy in 1986. Some of the obstacles regarding our competitiveness on the commercial side related to higher wages compared to a newly industrialized country, lower productivity—that was caused by methods of production in the industry—and there was some technological lag in terms of building ships, and there was generous foreign subsidization by major shipbuilding nations.

The policy and the other current government programs that exist now hopefully will lead at the end of the day to a competitive industry. When you have too many shipyards going after too few contracts, which is happening, or has happened recently in Canada, you have very stiff competition, and at times you have a company that wants to buy a contract at cost. At the end of the day, the company doesn't have a return on its investment to be able to reinvest in plant and equipment.

[Traduction]

M. Manley: L'exemple qu'on m'a donné était celui d'un chalutier de 30 pieds et demi qui peut être importé sans frais de douane. Mais si l'un d'eux va par exemple à Marystown pour un remplacement de moteur, le chantier maritime doit payer des taxes sur le moteur importé pour être posé sur le navire. Mais tout le navire peut avoir été construit ailleurs et entrer au Canada sans droit de douane. Par conséquent, ils perdent des contrats de réparation. C'est un exemple bien précis.

M. Lafond: Oui, et c'est l'objectif du programme relatif à la machinerie. Lorsqu'on ne peut répondre à la demande au Canada, il est possible d'obtenir une remise des droits de douane sur le matériel.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Lafond, merci de vous présenter devant nous ce matin. Je dois garder à l'esprit que vous n'êtes que le messenger et non la personne qui élabore les politiques. C'est la responsabilité du gouvernement. Par conséquent, si mes questions vous gênent un peu, rappelez-vous que nous pensons à la personne au-dessus de vous qui a pris les décisions.

Le dernier navire produit commercialement est sorti du chantier de Collingwood il y a sept ans. C'était le dernier navire acheté commercialement. Il a été acheté par N.M. Paterson and Sons. Que je sache, il n'y a pas eu d'autres navires importants construits pour le secteur privé au Canada depuis lors. Mais je crois comprendre que bon nombre de navires ont été achetés à l'étranger.

Il me semble que les politiques du gouvernement canadien n'ont fonctionné qu'à moitié. On a très bien réussi à réduire la taille de l'industrie. En revanche, on n'a pas créé un climat favorisant l'achat de navires construits au Canada par le secteur commercial. Que ce soit à cause de l'amortissement en quatre ans ou de toute autre raison, il n'y a que les militaires qui achètent.

Quelles autres mesures le gouvernement compte-t-il prendre pour créer un climat qui, dans le contexte mondial, nous permettra de construire de nouveau des navires commerciaux?

M. Lafond: La politique du gouvernement fédéral, présentée en 1986, visait à aider les chantiers navals canadiens à surmonter les obstacles qui existaient alors, et qui, dans certains cas, existent encore. Par exemple, en ce qui touche notre compétitivité dans le secteur commercial, il y a les salaires plus élevés ici que dans les pays récemment industrialisés, une productivité inférieure découlant des méthodes de production de l'industrie, et un retard technologique dans la construction navale, en plus des généreuses subventions accordées par les principaux pays constructeurs de navires.

On espère que la politique et les autres programmes gouvernementaux rendront notre industrie plus concurrentielle au bout du compte. Lorsque trop de chantiers maritimes se disputent trop peu de contrats, comme c'est le cas actuellement ou comme c'était récemment le cas au Canada, la concurrence est très féroce. Une société peut vouloir exécuter un contrat au prix coûtant. Il en résulte qu'elle n'a pas de rendement pour cet investissement et qu'elle ne peut plus investir dans le matériel et les installations.

[Text]

With fewer companies, and having the capacity to match the demand out there, we believe that those that will remain will be competitive. It's already starting to take place on the west coast. The Panamax floating dry docks that I just referred to was going to be sold offshore by VPSI. It's now staying in the port of Vancouver. That was an arrangement done last fall. The company operating it has successfully obtained its first international order for a major refit and repair and has come in second on two other bids. Slowly, they are starting to be able to be competitive.

• 1045

The industry is also using on the west coast a new approach in terms of building ships. Previously, you had the VPSI, which had a vast capacity. But the demand would be very cyclical in terms of the large ships.

Right now, the two super-ferries that are being built for the B.C. Ferry Corporation are being built in a consortium manner. Rather than having one shipyard capable of building the whole ship, they have farmed out the work to three shipyards, which will build the three components. It'll be assembled in Victoria at the dry dock.

The industry is slowly becoming more competitive in that respect. That's partly the result of the industry downsizing. It's also partly as the result of the federal government providing assistance to modernize its equipment, streamlining its production process and encouraging the buying of additional production equipment. There's also the current use by the industry of a Canada Manpower program to train their workers in new methods of welding, for example. They are able to send them offshore and they come back with increased capability in that area.

If you take these various government programs plus the effect of the policy and the various aspects of the policy, the demand, we believe, will slowly increase in Canada.

Mr. Angus: I want to remind you that we did that kind of construction in the Great Lakes a number of years ago. Part of the vessel was built in Collingwood and part was built in Thunder Bay. To suggest it's an innovation is not quite accurate.

Let me remind you that Collingwood is down. We're not sure if Port Ship is going to survive. I don't even know if Port Weller is going to survive in terms of what's happened.

But let me come back to the subsidization. Canada unilaterally eliminated shipbuilding subsidization. What other country has followed suit in the world? Has anybody? Or were we the heroes and nobody cared?

Mr. Lafond: There is still some shipbuilding subsidy from the Europeans taking place. I'll come back to that. With respect to newly industrialized countries and shipyards in the Far East, it's much more difficult to be able to quantify what kind of direct and indirect subsidies are being provided to their industry.

Mr. Angus: Fair enough.

[Translation]

Comme il y aura moins de chantiers navals et que nous aurons la capacité de répondre à la demande, nous estimons que les chantiers qui resteront seront concurrentiels. C'est déjà en marche sur la côte ouest. Le dock flottant Panamax dont je viens de parler devait être vendu à l'étranger par la VPSI. Il va maintenant demeurer dans le port de Vancouver. Cet arrangement a été conclu l'automne dernier. L'entreprise qui l'exploite a réussi à obtenir son premier contrat international pour une réparation et un réaménagement importants, et elle s'est classée deuxième pour deux autres appels d'offres. Lentement, les chantiers deviennent concurrentiels.

Sur la côte ouest, ils utilisent une nouvelle approche pour la construction de navires. Autrefois, il y avait la VPSI, dont la capacité était immense. Mais la demande de grands navires était très cyclique.

Aujourd'hui, c'est une sorte de consortium qui va construire les deux supertraversiers commandés par la *B.C. Ferry Corporation*. Au lieu d'avoir un chantier naval capable de construire tout un navire, le travail a été réparti entre trois chantiers. Les trois parties seront assemblées dans la cale sèche de Victoria.

L'industrie devient donc, lentement, plus concurrentielle. C'est en partie grâce à la réduction de la taille de l'industrie mais également grâce à l'aide consentie par le gouvernement fédéral pour moderniser le matériel, pour rationaliser la production et pour encourager l'achat de nouveaux matériels de production. L'industrie a également eu recours à un programme de main-d'oeuvre fédéral pour former les travailleurs, par exemple en leur enseignant de nouvelles techniques de soudage. Ils en reviennent plus compétents dans leur domaine.

La combinaison des divers programmes gouvernementaux et des politiques se traduira, d'après nous, par une augmentation graduelle de la demande au Canada.

M. Angus: Je voulais rappeler que nous faisons ce genre de construction dans les Grands Lacs, il y a un certain nombre d'années. Une partie du navire était construite à Collingwood, une autre, à Thunder Bay. Il n'est pas juste de prétendre qu'il s'agit d'une innovation.

Je vous rappelle que Collingwood n'est plus, que la survie de Port Ship n'est pas assurée, pas plus d'ailleurs que celle de Port Weller, étant donné ce qui est arrivé.

Mais revenons à la question des subventions. Unilatéralement, le Canada a supprimé l'aide à la construction navale. Quel autre pays dans le monde a fait de même? Y en a-t-il? Avons-nous donné un exemple que personne n'a suivi?

M. Lafond: Les Européens accordent encore certaines subventions à la construction navale. J'y reviendrai. Pour ce qui est de nouveaux pays industrialisés et des chantiers navals d'Extrême-Orient, il est beaucoup plus difficile de quantifier les subventions directes et indirectes.

M. Angus: Je comprends.

[Texte]

Mr. Lafond: The OECD Working Party Number Six on Shipbuilding is currently working on that issue. It's trying to, first of all, identify the exact type of subsidy, both the normal subsidy plus the indirect type of subsidy. Then it's trying to get an agreement to reduce those subsidies so that in the end you have a level playing field.

A couple of years ago, the subsidy for the Europeans was about 25% to 28%. It's now being gradually rolled back, and as a result of the OECD working party activities it may be at the 13% level very shortly.

Mr. Angus: I don't disagree with that approach. It makes sense to work co-operatively to reduce subsidies. But Canada did it unilaterally without getting any quid quo pro from any other countries to match it. Instead of putting us into the marketplace, it took us out of the marketplace in terms of our ability to build ships in Canada. Let me rephrase that. It affected our ability to afford to build ships in Canada.

Let me put the question again. Did any country respond immediately, or within a year or two, to Canada's decision to eliminate subsidies by doing the same thing?

Mr. Lafond: Not that I'm aware.

Mr. Angus: Okay.

• 1050

Mr. Lafond: There may be some, but I'm not aware of them.

Mr. Angus: One other element in this area...in your statement you said:

with respect to Atlantic Canada, shipyards on the east coast have not yet demonstrated a willingness to follow the lead that has been established in other parts of the country.

While that may be the case and good luck to them in holding firm to keep their existing shipyards open, I want to remind you that on the flip side the Government of Canada has tended to give them the contracts at the expense of yards in Ontario. You can't have it both ways. Let me just leave that as an observation.

Let's deal with the Great Lakes. In terms of your projections, what is the long-term potential for repair work and for shipbuilding on the Great Lakes? We were told that under the free trade agreement the tariff between the United States and Canada will come down, and at some point, 1999 I think, will be eliminated. I've been told that there's only about 500,000 tonnes of repair work per year, but that you need about a million tonnes a year to keep the two remaining yards viable. What's the sense from your department in terms of the future of shipbuilding and repair on the Great Lakes?

Mr. Lafond: On the issue of repairs and refits on the Great Lakes, it's not only our sense but also the sense of CS&E that as a result of the reduction in tariffs they will be able to attract more work from the United States to their facilities. They are confident that they will be able to increase their share of the commercial repair and refit of vessels on the Great Lakes.

[Traduction]

M. Lafond: Le Groupe de travail numéro six de l'OCDE sur la construction navale se penche actuellement sur cette question. On essaie de déterminer d'abord exactement le genre de subventions dont il s'agit, à savoir une subvention normale ou une subvention indirecte. On tentera ensuite d'arriver à une entente pour réduire les subventions, de manière à ce que les règles soient les mêmes pour tout le monde.

Il y a environ deux ans, les subventions en Europe étaient d'environ 25 à 28 p. 100. On les réduit graduellement et, dans très peu de temps, grâce au Groupe de travail de l'OCDE, elles pourraient n'être que de 13 p. 100.

M. Angus: Je ne suis pas contre cette méthode. Il est de bon ton de collaborer pour réduire les subventions. Mais le Canada l'a fait unilatéralement, sans qu'aucun autre pays en fasse autant. Au lieu de nous ancrer davantage dans le marché, cela nous en a expulsés parce que nous n'étions plus en mesure de construire des navires au Canada. Laissez-moi reformuler cette phrase. Nous n'avions plus les moyens de construire des navires au Canada.

Permettez-moi de reposer ma question. Immédiatement après que le Canada a supprimé ses subventions, ou dans les deux années qui ont suivi, un pays a-t-il réagi en faisant de même?

M. Lafond: Pas que je sache.

M. Angus: D'accord.

M. Lafond: Il y en a peut-être, mais je ne les connais pas.

M. Angus: Autre chose dans ce domaine... Vous écrivez dans votre texte:

Pour ce qui est de la région de l'Atlantique, les chantiers navals n'ont pas jusqu'à présent emboîté le pas aux autres régions.

C'est peut-être le cas, et nous leur souhaitons de réussir à conserver leurs chantiers navals, mais je tiens à vous rappeler qu'à l'inverse, le gouvernement du Canada a pris l'habitude de leur accorder des marchés au détriment des chantiers de l'Ontario. On ne peut pas tout avoir. Ce n'était qu'une observation.

Parlons maintenant des Grands Lacs. Dans vos projections, quel est le potentiel à long terme des bassins de radoub et des chantiers navals des Grands Lacs? On nous a dit qu'aux termes de l'Accord de libre-échange, le tarif entre les États-Unis et le Canada va baisser, et qu'à un certain moment, en 1999, il sera éliminé. On m'a dit qu'il y a environ pour 500,000 tonnes de réparations par année, mais qu'il faut environ 1 million de tonnes par année pour maintenir la viabilité des deux chantiers qui restent. De l'avis de votre ministère, comment se présente l'avenir des bassins de radoub et des chantiers navals des Grands Lacs?

M. Lafond: Pour ce qui est des réparations et des réaménagements dans les Grands Lacs, le ministère ainsi que la CS&E croient que la réduction des tarifs permettra aux chantiers d'obtenir davantage de commandes des États-Unis. Les chantiers croient qu'ils pourront augmenter leur part des réparations et des réaménagements commerciaux des navires des Grands Lacs.

[Text]

Mr. Angus: Enough to keep both yards operating?

Mr. Lafond: I don't know if there would be enough new-built or repair work to keep both yards operating and operating profitably. That would be a decision that CS&E would have to take in terms of what it sought as its share of new-built and major refits from the federal government, as well as from the commercial sector.

Mr. Angus: On the flip side, however, it's my understanding that at least two new yards or docks have opened up Stateside on the Great Lakes. Obviously they anticipate an increase in repair work there. Are we being overly optimistic to assume that we will get our fair share?

Mr. Lafond: In response to that question I can only rely on the advice that we've received from the industry. Both shipyard owners on the west coast and CS&E in Ontario have indicated that they believe they are competitive vis-à-vis the United States in terms of the repair and refit, and as the rates come down they think they will be able to successfully attract repair from the United States. They believe their cost structure is better and they believe they can produce in time what the industry is asking for. That comes directly from the shipyard owners that I've talked to over the last year or so.

Mr. Angus: Whether in terms of that assessment or in terms of your previous comment about the belief that there will be an increase in work, has your department done any independent analysis that would confirm what CS&E has been telling you, or are you just relying on company officials to give you that indication?

Mr. Lafond: We rely on the industry because they're the ones who know the structure of their own costs and what kind of market they're after. They're not all after the same type of markets for the same boats and the same type of equipment that needs to be upgraded.

Mr. Angus: So you haven't done independent studies to determine—

Mr. Lafond: We haven't done independent analysis.

Mr. Angus: —what potential repair work will be out there because of the five-year inspections. Obviously, you can't predict any of the accidental kinds of work. So the department hasn't done those kind of projection?

Mr. Lafond: No.

Mr. Angus: Thank you.

[Translation]

M. Angus: Ce sera suffisant pour maintenir la viabilité des deux chantiers?

M. Lafond: J'ignore s'il y aura suffisamment de travaux de réparation ou de construction pour que les deux chantiers demeurent profitables. C'est une décision que devra prendre la CS&E en fonction de la part des travaux de réparation et de construction qu'elle obtiendra du gouvernement fédéral ainsi que du secteur commercial.

M. Angus: À l'inverse, cependant, je crois comprendre qu'au moins deux chantiers ou bassins de radoub ont ouvert leurs portes du côté américain des Grands Lacs. De toute évidence, ils s'attendent à une augmentation des travaux de réparation. Est-ce montrer trop d'optimisme que de penser que nous obtiendrons notre part équitable?

M. Lafond: En réponse à cette question, je ne puis que m'en remettre aux avis que nous avons reçus de l'industrie. Les propriétaires de chantiers navals de la côte ouest et la CS&E de l'Ontario nous ont dit qu'ils croyaient être compétitifs vis-à-vis des États-Unis pour ce qui est des travaux de réparation et de réaménagement, et avec la baisse des tarifs, ils croient pouvoir obtenir des commandes des États-Unis. Ils pensent avoir des coûts d'exploitation avantageux et croient pouvoir répondre à temps aux demandes de l'industrie. C'est ce que m'ont dit les propriétaires de chantiers navals auxquels j'ai parlé au cours des douze derniers mois.

M. Angus: Qu'il s'agisse de cet avis ou de votre conviction selon laquelle il y aura augmentation des travaux, votre ministère a-t-il commandé une analyse indépendante qui confirmerait ce que vous dit la CS&E, ou ne faites-vous que répéter ce que vous ont dit les responsables de ces entreprises?

M. Lafond: Nous croyons ce que nous dit l'industrie parce que c'est elle qui connaît ses propres coûts d'exploitation et le genre de marchés qu'elle recherche. Ils ne recherchent pas du tout les mêmes marchés pour les mêmes navires et le même genre d'équipement qui doit être réparé.

M. Angus: Donc vous n'avez pas fait d'étude indépendante pour déterminer...

M. Lafond: Nous n'avons pas fait d'analyse indépendante.

M. Angus: ...les travaux de réparation qui pourraient être nécessaires du fait des inspections aux cinq ans. De toute évidence, vous ne pouvez pas non plus prédire quels autres travaux pourraient s'ajouter à ceux-là. Donc, le ministère n'a pas fait ce genre de projections?

M. Lafond: Non.

M. Angus: Merci.

• 1055

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Lafond, thank you for your appearance here today.

M. Atkinson (St. Catharines): Monsieur Lafond, je vous remercie d'être venu aujourd'hui.

[Texte]

I want to pick up on some of the things Mr. Angus was talking about. First, though, the policy as you've described it is fine, but my observation is that provinces also enter into the picture, with subsidies to the various shipyards. While the federal government's overall policy has been no subsidies, that seems to skew the situation somewhat in terms of which yards will survive. I'd appreciate your comment on that.

Mr. Lafond: The structure of the shipbuilding industry in Canada varies from one area to another, as you are fully aware. On the west coast it's fully private-sector, and in Ontario it is too. On the east coast you have a mix of private-sector, provincially owned companies, and even one federally owed facility in Newfoundland, with Newfoundland Drydock.

The private-sector members of the industry have time and again, through their association and directly in my conversations with them, indicated they felt an unfair advantage was available for those shipyards in Atlantic Canada that were government owned, because if at the end of the day they were not making money they could always turn to the provincial government to make up for the difference, or, in the case of Newfoundland Drydock, to provide the difference in operating costs.

The only comment I can make about whether this true or not is you have to look at how DSS... and I'm not the best person to talk about the procurement process of the Department of Supply and Services, but in Atlantic Canada they go out to tender. They get bids from three, four, five firms. They look at those bids. They determine if the bids are reasonable; in other words, even though the company may be government owned, does the bid make sense, based on their judgment? And they would question a company if it came in much lower than what they feel is the appropriate range.

In Atlantic Canada the industry is slowly moving towards a more private sector orientation. I believe that will help everybody, because essentially the bottom line would be the profit at the end of the day.

That's not to say the government-owned facilities don't have that idea of breaking even, and perhaps even making some profit, for the provincial governments. But the Georgetown shipyard, which is owned by the provincial government, is now being rented by Saint John Shipbuilding Limited, with an option to purchase at the end of two years. So we might see a publicly owned facility moving to private sector hands in P.E.I. Marystown is up for sale. It was supposed to have been bought by a Norwegian group, I believe. But that acquisition has been put on hold for the time being. The Newfoundland dockyard is for sale by the federal government. So slowly the federal government and the provinces are at least trying to move away from ownership of the yards, which for the private sector members would, according to them, be more of a level playing field.

[Traduction]

J'aimerais reprendre certaines questions qu'a soulevées M. Angus. D'abord, même si la politique que vous avez décrite m'apparaît bonne, je constate que les provinces interviennent également en subventionnant les divers chantiers navals. Bien que la politique générale de construction navale du gouvernement fédéral ne prévoient pas de subventions, il me semble que les interventions provinciales modifient quelque peu les perspectives de viabilité des chantiers navals. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Lafond: La structure de l'industrie de la construction navale au Canada varie d'une région à l'autre, comme vous le savez fort bien. Sur la côte ouest, le secteur privé est roi et maître, et c'est le cas en Ontario aussi. Sur la côte est, vous avez un mélange de secteur privé, d'entreprises appartenant aux provinces, et vous avez même une entreprise qui appartient au gouvernement fédéral à Terre-Neuve, la Newfoundland Drydock.

Les intervenants du secteur privé ont déploré à maintes reprises, par la voie de leur association ou directement lors de mes conversations avec eux, l'avantage injuste qui était consenti aux chantiers navals de la région de l'Atlantique qui appartiennent à l'État, parce que si ces derniers n'arrivent pas au bout du compte à être rentables, ils peuvent toujours s'adresser au gouvernement fédéral pour compenser la différence, ou, dans le cas de la Newfoundland Drydock, pour fournir la différence dans les dépenses d'exploitation.

Pour ce qui est de savoir si cela est vrai ou non, ma seule réponse est de vous inviter à voir comment Approvisionnement et Services Canada... et je ne suis pas le mieux placé pour vous parler du processus d'acquisition du ministère des Approvisionnements et Services, mais dans la région de l'Atlantique, il y a adjudication. Le ministère reçoit des offres de trois, quatre ou cinq entreprises. Ensuite, il examine ces offres et il détermine si elles sont raisonnables. Autrement dit, même si l'entreprise appartient à l'État, c'est le ministère qui détermine si l'offre est raisonnable. Et le ministère examinerait de près l'entreprise qui soumissionnerait à un prix qu'on estimerait de loin inférieur à la norme.

Dans la région de l'Atlantique, l'industrie s'oriente lentement vers le secteur privé. Je crois que cela aidera tout le monde, parce qu'essentiellement, au bout du compte, c'est le profit qui est le facteur décisif.

Ce qui ne veut pas dire que les entreprises qui appartiennent à l'État ne veulent pas couvrir leurs frais, et peut-être même réaliser des profits, pour les gouvernements provinciaux. Mais le chantier naval de Georgetown, qui est la propriété du gouvernement provincial, est maintenant loué par la Saint John Shipbuilding Limited, avec option d'achat au terme du bail de deux ans. Donc, nous pourrions voir une entreprise appartenant à l'État devenir propriété du secteur privé de l'Île-du-Prince-Édouard. Le chantier naval de Marystown est à vendre. Il devait être acheté par un groupe norvégien, je crois. Mais cet achat est en suspens pour le moment. Le gouvernement fédéral cherche à vendre le chantier naval de Terre-Neuve. Donc, le gouvernement fédéral et les provinces cherchent à tout le moins à se désengager lentement de l'exploitation des chantiers navals, ce qui, pour les intervenants du secteur privé, rendrait les règles du jeu plus équitables.

[Text]

Mr. Atkinson: And that would be my comment: the federal policy is being implemented at a time when it isn't a level playing field for people of our area or the west coast. As you said, the industry in Ontario is rationalizing, and if we continue on this basis it'll rationalize right out of existence, because of the unfair competition.

The other thing that bothers me is that this policy is also implemented when we have a regional economic policy. You mentioned the contracts. With the coastal patrol vessels contract CS&E felt it was necessary, because it was one of the criteria of the contract, to have the ships built in two separate yards, one at Port Weller and one at Pictou. As a result the costs are obviously going to go up, whereas Halifax-Dartmouth say they can build all the ships in one yard at more efficient cost, and still get their regional economic component in there. That seems to be skewing the situation just as much as the provincial ownership of the shipyards, and not creating a level playing field—especially for Ontario.

• 1100

Mr. Lafond: I don't want to intervene on behalf of another department with respect to the way the awarding of contracts takes place in the federal government, because that's the responsibility of DSS, but the aspect you're referring to, which is the regional benefit portion of a major crown procurement project, is only one aspect under which a decision is made to purchase from one company or the other.

In addition to the regional benefit components, the vessel must meet the demands of the potential owner—which in this case would be DND—the costs associated with it, and how sophisticated the equipment is they can deliver. There's more than one area that is taken into account in awarding the contract. Regional industrial benefits is an important component of the decision, but it is only one of the components.

Mr. Atkinson: When you look at the coastal patrol vessels, there were five criteria. If you start behind in one, plus add to your costs, I can't really say that's a level playing field for the shipyard in Ontario.

Mr. Lafond: Again, it depends on what all the criteria are and how they rate at the end of the day in the decision to award a contract to one company, as opposed to another. I was not privy to these final discussions.

Mr. Atkinson: My only point is that while we can see where you're headed, in my opinion the shipbuilding policy gets skewered by regional economic development and by the other factors that were mentioned. That causes me concern, the other factor being the ownership of the yards by the provinces.

Then we do things like splitting the frigate contract and have cost overruns that seemingly are horrendous. Then we have to step in and deal with that particular matter, and that again seems to skewer our shipbuilding policy. In effect, if

[Translation]

M. Atkinson: Et voici ce que je veux dire: la politique fédérale est mise en oeuvre à un moment où les règles du jeu sont inéquitables pour les gens de notre région et de la côte ouest. Comme vous le dites, l'industrie en Ontario rationalise, et si nous continuons comme cela, elle se rationalisera à mort à cause de la concurrence inéquitable.

L'autre chose qui me dérange, c'est qu'on met en oeuvre cette politique alors que nous avons déjà une politique de développement économique régional. Vous avez parlé des marchés. Pour les marchés visant les navires de la patrouille côtière, la CS&E était d'avis qu'il était nécessaire, parce qu'il s'agissait de l'un des critères du marché, de faire construire les navires dans deux chantiers séparés, l'un à Port Weller et l'autre à Pictou. Avec pour conséquence que les coûts vont évidemment augmenter, alors que le chantier naval de Halifax-Dartmouth dit qu'il peut construire tous les navires dans un seul et même chantier à un coût moindre, tout en respectant le critère de développement économique régional. Il me semble qu'on crée là un déséquilibre, tout comme dans le cas de l'intervention provinciale dans les chantiers navals, et qu'on rend les règles du jeu inéquitables, particulièrement pour l'Ontario.

M. Lafond: Je ne veux pas répondre au nom d'un autre ministère au sujet de l'adjudication des marchés au sein de l'État fédéral, parce qu'il s'agit là de la responsabilité du ministère des Approvisionnements et Services, mais pour ce qui est de l'aspect que vous mentionnez, à savoir le volet «avantages pour la région» d'un grand projet d'acquisition de l'État fédéral, ce n'est qu'un des critères qui intervient dans la décision d'acheter à une entreprise ou à une autre.

Outre le volet «avantages pour la région», le navire doit répondre aux attentes de son futur propriétaire—dans ce cas-ci, la Défense nationale—et il faut savoir ce qu'il en coûtera et quelle entreprise sera en mesure de fournir l'équipement le plus avancé. La décision d'accorder un marché tient compte de plusieurs critères. Le volet «avantages pour la région» est un critère important, mais ce n'est qu'un des critères.

M. Atkinson: Dans le cas des navires de la patrouille côtière, il y avait cinq critères. Si vous prenez du retard pour l'un d'entre eux, et que cela ajoute à vos coûts, on ne peut pas vraiment dire que les règles du jeu sont équitables pour le chantier naval de l'Ontario.

M. Lafond: Encore une fois, tout dépend des critères et du poids qu'ils auront au bout du compte dans la décision d'accorder le marché à telle entreprise plutôt qu'une autre. Je n'ai pas pris part aux discussions finales.

M. Atkinson: Même si l'on voit bien l'orientation que vous prenez, à mon avis, la politique de construction navale est déstabilisée par la politique de développement économique régional et par les autres facteurs qui ont été mentionnés. Cela m'inquiète. L'autre facteur, c'est l'intervention provinciale dans l'exploitation des chantiers navals.

Ensuite, nous nous mettons à fragmenter des marchés comme celui des frégates, et le dépassement des coûts qui en résulte est horrifant. Ce qui nous oblige alors à intervenir, et encore là, cela déséquilibre notre politique de construction

[Texte]

you're stepping in and helping one shipyard, you're providing a subsidy to that shipyard. The other shipyards have difficulty competing against that shipyard down the road if you're helping it to survive.

Mr. Lafond: The policy of the government is to obtain its requirements from competitive bids from the industry. There may have been in the past some exceptions. I don't believe, with all due respect, that CFP was a directed contract, but again the government essentially wants competition before it awards its contract.

Mr. Atkinson: Hopefully that will continue, but all these things put on top of your shipbuilding policy in my opinion skews that shipbuilding policy.

Mr. Lafond: It makes life difficult.

Mr. Atkinson: It certainly does. Is there any negotiation during the GATT negotiations in regard to shipbuilding subsidies?

Mr. Lafond: To my knowledge there are no implications in the GATT. Again I would have to check with External Affairs on that one. To my knowledge there is none that would affect the shipbuilding industry.

Mr. Atkinson: To your knowledge it's just not a subject in the GATT negotiations.

Mr. Lafond: To my knowledge.

Mr. Atkinson: The only place where it is being discussed is in the OECD Working Group Number Six that you described, and which was described to us on previous occasions.

What is the state of new shipbuilding, and who are the countries that are building? Is it Brazil? Is it Korea? What is the situation?

• 1105

Mr. Lafond: Essentially there has been a major shift in what used to be the shipbuilding nations of the world, meaning the Europeans. The last data I have is on a 10-year basis, from 1977 to 1987. Sweden, France, and the U.K. were numbers 2, 5, and 6 in the world. In 1987, they were numbers 19, 16, and 14 respectively.

Japan has maintained its overall capacity in terms of world demand. Perhaps most experts would agree one of the reasons behind that is their ability to build supertankers. We have no such capability in Canada, and there's practically none in Europe.

There has been a shift of new construction to South Korea. In 1977, it was 11th in rank; it's now number 2. In 1977, Taiwan was number 18, and it's now number 4 in the world. China is slowly moving into the shipbuilding business, as is Brazil, so there is really a shift in shipbuilding to low-cost, mainly low-wage countries. Each one appears in a sense to specialize. South Korea and Japan are very good in supertankers, but China, for example, is much better in

[Traduction]

navale. En fait, si l'on intervient et que l'on aide un chantier naval, on se trouve à le subventionner. Les autres chantiers ont alors de la difficulté à concurrencer ce chantier dont on subventionne la survie.

M. Lafond: La politique du gouvernement est de lancer des appels d'offres. Il a pu y avoir des exceptions par le passé. Avec tout le respect que je vous dois, je ne crois pas que le Programme canadien des frégates était un marché sur appel d'offres restreint, mais encore là, le gouvernement fédéral tient essentiellement à accorder ses marchés après avoir reçu des soumissions.

M. Atkinson: Nous espérons que cette politique se maintiendra, mais tous ces éléments qui viennent s'ajouter déstabilisent, à mon avis, votre politique de construction navale.

M. Lafond: Cela nous complique la vie, en effet.

M. Atkinson: C'est absolument le cas. Pour ce qui est des subventions à la construction navale, est-ce qu'on a entrepris des négociations dans le cadre du GATT?

M. Lafond: À ma connaissance, il n'y a rien dans le GATT à ce sujet. Encore là, il faudrait que je vérifie auprès des Affaires extérieures à ce sujet. À ma connaissance, rien dans le GATT ne touche l'industrie de la construction navale.

M. Atkinson: À votre connaissance, il n'en est pas question dans les négociations du GATT.

M. Lafond: À ma connaissance, non.

M. Atkinson: Le seul endroit où il en est question, c'est au Groupe de travail numéro six de l'OCDE que vous avez décrit, et qui nous a été décrit en d'autres occasions.

Quel est l'état de la nouvelle industrie de la construction navale, et qui sont les pays constructeurs? Est-ce le Brésil? Est-ce la Corée? Quelle est la situation?

M. Lafond: Essentiellement, il y a eu un changement majeur en ce qui concerne les pays constructeurs, c'est-à-dire les pays européens. Les données les plus récentes dont je dispose portent sur une période de dix ans, soit de 1977 à 1987. La Suède, la France et le Royaume Uni arrivaient en deuxième, cinquième et sixième place dans le monde. En 1987, ils arrivaient en 19^e, 16^e et 14^e place respectivement.

Le Japon a maintenu sa capacité globale pour ce qui est de la demande mondiale. La plupart des experts seraient d'accord pour dire que c'est en raison de sa capacité de construire des superpétroliers. Nous n'avons pas cette capacité au Canada, et en Europe, elle est pratiquement inexistante.

Il y a de plus en plus de construction navale qui se fait en Corée du Sud. En 1977, ce pays arrivait au 11^e rang; aujourd'hui il arrive au deuxième rang. En 1977, Taïwan était au 18^e rang, aujourd'hui il est au quatrième rang dans le monde. La Chine se taille lentement une place dans la construction navale, tout comme le Brésil. Il y a donc de plus en plus de construction qui se fait dans les pays où les coûts sont peu élevés, où les salaires sont peu élevés. Il semble que

[Text]

smaller ships, and that's essentially what they've been building recently. So there's been a shift toward Asian shipyards and newly industrialized countries.

What you have left in Europe is essentially the markets for government, military, and civil requirements as well. There is some commercial capability and commercial orders there, but an almost similar situation exists there as in Canada.

Mr. Atkinson: Thank you.

The Chairman: We will move on to the second round. I would remind members we do have another witness we would like to get through and finished with in this morning's session.

Mr. Keyes (Hamilton West): Thank you, Mr. Lafond, for coming before us today. There are a few things you addressed I wasn't aware of. You spoke of a substantial reduction in shipbuilding, a substantial reduction in employment in the shipbuilding industry, reduced demand, high competition, and you said just a few minutes ago that the government is getting out of the ownership of dockyards. Given all this information, would it be fair to say the government now has a policy of getting out of the shipbuilding business?

Mr. Lafond: No, I would not agree with that statement. The policy is to assist the industry to align itself with market reality, and if you've got too much capacity versus the demand—

Mr. Keyes: Now what's that going to take, Mr. Lafond?

Mr. Lafond: I'm sorry, but I don't understand.

Mr. Keyes: What is that going to take? You said the industry has to get in line and has to restructure, has to downsize, in your words.

Mr. Lafond: Yes.

Mr. Keyes: To what degree?

Mr. Lafond: To more or less where the demand equals the capacity. This is the ideal situation.

Mr. Keyes: I'm looking for some nuts and bolts here; that's what I want. What's it going to take? At our peak years, how many yards were building ships in Canada?

Mr. Lafond: I would say probably 15 or 18.

Mr. Keyes: About 15 to 18?

Mr. Lafond: I don't have the exact data.

• 1110

Mr. Keyes: How many yards are building ships today? How many have the capacity and the ability to start to build a ship from scratch today?

Mr. Lafond: In various sizes and configurations, there are Marystown, Georgetown that built some fishing vessels, St. John's.

[Translation]

chacun de ces pays en un sens se spécialise. La Corée du Sud et le Japon sont deux très bons constructeurs de superpétroliers, mais la Chine, par exemple, est meilleure dans la construction de navires plus petits, et c'est essentiellement ce qu'elle a construit récemment. Il y a donc eu un mouvement vers les chantiers navals asiatiques et les pays nouvellement industrialisés.

L'Europe demeure essentiellement un marché pour répondre aux besoins gouvernementaux, militaires et civils. Elle a une certaine capacité commerciale et reçoit des commandes commerciales, mais la situation en Europe est à peu près la même qu'au Canada.

M. Atkinson: Merci.

Le président: Nous allons passer au deuxième tour de table. Je rappelle aux députés que nous avons un autre témoin à entendre au cours de la séance de ce matin.

M. Keyes (Hamilton—Ouest): Merci, monsieur Lafond, d'être venu témoigner devant notre comité aujourd'hui. Il y a quelques points que vous avez abordés, dont je n'étais pas au courant. Vous avez parlé d'une réduction importante de la construction navale, une réduction importante des emplois dans l'industrie de la construction navale, d'une demande réduite, d'une vive concurrence et vous avez dit il y a quelques minutes que le gouvernement était en train de se défaire des chantiers navals. En tenant compte de tout cela, peut-on dire qu'à l'heure actuelle, la politique du gouvernement consiste à se retirer de la construction navale?

M. Lafond: Non, je ne dirais pas cela. La politique est d'aider l'industrie à s'adapter à la réalité du marché, et si la capacité est trop grande par rapport à la demande. . .

M. Keyes: Alors qu'est-ce que cela va demander, monsieur Lafond?

M. Lafond: Je m'excuse, mais je ne comprends pas.

M. Keyes: Qu'est-ce que cela va demander? Vous avez dit que l'industrie devait s'adapter, qu'elle avait besoin d'être rationalisée, restructurée.

M. Lafond: Oui.

M. Keyes: Dans quelle mesure?

M. Lafond: Jusqu'à ce que la demande corresponde à la capacité. C'est la situation idéale.

M. Keyes: Je cherche quelque chose de concret; voilà ce que je veux. Qu'est-ce que cela va nécessiter? Pendant nos meilleures années, combien de chantiers construisaient des navires au Canada?

M. Lafond: Je dirais sans doute 15 ou 18.

M. Keyes: Environ 15 à 18?

M. Lafond: Je n'ai pas les chiffres exacts.

M. Keyes: Combien de chantiers construisent des navires aujourd'hui? Combien sont en mesure de construire un navire à partir de zéro aujourd'hui?

M. Lafond: Il y a les chantiers de Marystown, de Georgetown et de St. John's qui construisent des navires de pêches de tailles et de formes différentes.

[Texte]

Mr. Keyes: How many altogether?

Mr. Lafond: Eight or nine probably.

Mr. Keyes: So we've gone from 15 to 18 to 8 or 9. How many of those 8 or 9 are building ships today, vessels of any degree? All 8 or 9 of them?

Mr. Lafond: Do you mean right now?

Mr. Keyes: Yes.

Mr. Lafond: Five are building ships; three on the west coast are building the super-ferries, and a fourth is doing some other work, new-built, for the B.C. Ferry Corporation. So four in the west, one in Quebec on the frigate, and Saint John on the frigate as well. HDIL has not—

Mr. Keyes: So we're down to six building things right now.

Mr. Lafond: Yes.

Mr. Keyes: So six of the eight or nine. We see where you want to restructure and downsize, so what's that going to have to reduce to in order to make us competitive in the market as you have suggested? Are we going to keep only those six alive, or are we going to scale them down to two? What's your best bet?

Mr. Lafond: The ultimate configuration of the industry will rest on the private sector or the owners of those facilities.

Mr. Keyes: Wait a minute, though; you just said that the government isn't getting out of the shipbuilding industry but it's going to be up to private industry to shake down.

Mr. Lafond: All the proposals for rationalization are industry-led proposals. The federal government does not dictate where and what kind of capacity reduction exists. We know that there has been some reduction in Ontario. There's been some in Quebec; there's been some out west. There is a possibility that there is a need for some reduction in Atlantic Canada, but a time will come when the supply and the demand will be more or less matched and at that point in time clearly the industry will stop the downsizing.

Mr. Keyes: So in your learned opinion, Mr. Lafond, what would be the ultimate configuration? You say that you're leaving it to industry to decide, but you must have some kind of an idea. Given the depth and the breadth of your knowledge on this issue, what do you think would make up the ultimate configuration to be a healthy shipbuilding industry for Canada?

Mr. Lafond: In terms of numbers?

Mr. Keyes: Yes. We're down to six now. I just wonder how many of the six.

Mr. Lafond: It's an unfair—

Mr. Keyes: Come on. You must have some idea.

Mr. Lafond: The issue is that the shipyards you have left must be able to build the various configurations of the vessels.

[Traduction]

M. Keyes: Combien en tout?

M. Lafond: Sans doute huit ou neuf.

M. Keyes: Nous sommes donc passés de quinze à dix-huit à huit ou neuf. Combien de ces huit ou neuf construisent des navires aujourd'hui, n'importe quel navire? Tous les huit ou neuf?

M. Lafond: Vous voulez dire à l'heure actuelle?

M. Keyes: Oui.

M. Lafond: Cinq construisent des navires; trois chantiers de la côte ouest sont en train de construire les super-traversiers et un quatrième effectue d'autres travaux, de nouvelles constructions pour la «B.C. Ferry Corporation». Il y a donc les quatre chantiers de l'ouest, celui de Québec qui construit des frégates, et celui de St. John's qui construit également des frégates. HDIL n'a pas. . .

M. Keyes: Il n'y en a donc plus que six qui construisent des navires à l'heure actuelle.

M. Lafond: Oui.

M. Keyes: Donc six sur les huit ou neuf. Nous voyons où vous voulez restructurer ou rationaliser. Alors à combien faudra-t-il les réduire pour que nous soyons concurrentiels sur le marché comme vous l'avez laissé entendre? Allons-nous garder seulement ces six chantiers, ou allons-nous en réduire davantage le nombre pour n'en garder que deux? Qu'en pensez-vous?

M. Lafond: En fin de compte, la restructuration de l'industrie dépendra du secteur privé ou des propriétaires de ces chantiers.

M. Keyes: Un instant! Vous venez de dire que le gouvernement ne se retire pas de l'industrie de la construction navale mais que ce sera à l'industrie privée de rationaliser.

M. Lafond: Toutes les propositions de rationalisation proviennent de l'industrie. Le gouvernement fédéral ne dicte pas où doit se faire ces réductions. Nous savons qu'il y a eu des réductions en Ontario. Il y en a eu au Québec, il y en a eu dans l'Ouest. Il est possible qu'il soit nécessaire de réduire dans les Maritimes, mais à un moment donné, l'offre correspondra à la demande, et il est clair qu'à ce moment-là l'industrie va cesser de rationaliser.

M. Keyes: D'après vous, monsieur Lafond, quelle sera la configuration ultime de l'industrie de la construction navale? Vous dites que vous laissez l'industrie décider, mais vous devez en avoir une idée. Étant donné toutes vos connaissances sur la question, quelle serait la configuration ultime d'une industrie saine de la construction navale au Canada?

M. Lafond: Vous voulez un chiffre?

M. Keyes: Oui. Nous n'en avons plus que six aujourd'hui. Je me demandais tout simplement combien parmi ces six chantiers survivront.

M. Lafond: C'est une question injuste. . .

M. Keyes: Voyons, vous devez en avoir une idée.

M. Lafond: Le problème, c'est que les chantiers qui resteront devront être en mesure de construire les divers types de navires.

[Text]

Mr. Keyes: Yes.

Mr. Lafond: What you have in eastern Canada are essentially two yards that can build large military ships. On the west coast the industry—

Mr. Keyes: We know all that. I'm just saying, given all that information in your head, how many do you think it will shake down to that would be a good industry?

Mr. Lafond: There may be one or two.

Mr. Keyes: One or two.

Mr. Lafond: More—

Mr. Keyes: One or two shipbuilding yards—

Mr. Lafond: —downsizing might be required—

Mr. Keyes: —that would work together.

Mr. Lafond: —or might happen in the future. But that's just pure speculation, I would say.

Mr. Keyes: Let's take an assumption here for a second. It is a bad thing to do sometimes, but let's just assume that the shipbuilding industry collapsed altogether. How many people would that put out of work? How many people would no longer be working? How many are working today and how many people would be out of work tomorrow if that eventuality came about?

Mr. Lafond: I may be off a bit, but the current utilization in terms of people in the shipyards is around 7,500 to 8,000 employees, on average, yearly.

Mr. Keyes: Those are 7,000 to 8,000 people employed in the shipbuilding industry today in the six.

Mr. Lafond: Across Canada for ship repair, shipbuilding, all the shipyards that are operating in Canada.

Mr. Keyes: So at the eight or nine shipyards, we're looking at 7,000 to 8,000 workers.

• 1115

Mr. Lafond: There are also some smaller yards.

Mr. Keyes: Does your department have any idea of the spin-off industry, how many people may be employed as a direct result of shipbuilding at those particular yards?

Mr. Lafond: We have never done an analysis directly on that one. But there are normal spin-off effects.

Mr. Keyes: The steel industry and the benefit, how much you sold out of steel, how much comes out of electrical, how much comes out of—

Mr. Lafond: We have never done an analysis in terms of the indirect effect, but there is evidently some spin-off.

Mr. Keyes: We keep hearing about other governments involved in subsidizing the construction of ships abroad. Canada doesn't. Why do you suppose those other governments subsidize shipbuilders to build ships in those countries?

Mr. Lafond: It is a question of a policy decision by those countries whether they wish to maintain a certain level of capacity. Indirectly the federal government is attaining the same situation by ensuring that all its civil and military requirements are built in Canada. It is more or less directing all of its procurement to Canadian yards.

[Translation]

M. Keyes: Oui.

M. Lafond: Dans l'est du Canada, nous avons essentiellement deux chantiers qui peuvent construire de grands navires militaires. Sur la côte ouest, l'industrie. . .

M. Keyes: Nous savons tout cela. Tout ce que je veux savoir, c'est combien de chantiers il faudra fermer pour avoir une industrie qui soit viable?

M. Lafond: Il faudra peut-être en fermer un ou deux.

M. Keyes: Un ou deux.

M. Lafond: Il faudra peut-être rationaliser. . .

M. Keyes: Un ou deux chantiers de construction navale. . .

M. Lafond: . . .davantage. . .

M. Keyes: . . .qui travailleraient ensemble.

M. Lafond: . . .à l'avenir. Mais ce ne sont que des conjectures.

M. Keyes: Faisons une supposition un instant. Ce n'est pas toujours une bonne chose à faire, mais supposons qu'il y ait un effondrement de toute l'industrie de la construction navale. Combien de gens perdraient leur emploi? Combien de gens n'auraient plus de travail? Combien de gens travaillent aujourd'hui et seraient sans travail demain?

M. Lafond: Je n'ai peut-être pas les chiffres exacts, mais à l'heure actuelle, les chantiers emploient en moyenne environ 7,500 à 8,000 employés par année.

M. Keyes: Ce sont les 7,000 à 8,000 personnes qui travaillent dans les six chantiers de l'industrie de la construction navale aujourd'hui.

M. Lafond: Ils travaillent dans tous les chantiers de réparation et de construction navale au Canada.

M. Keyes: Il y a donc de 7,000 à 8,000 travailleurs dans les huit ou neuf chantiers.

M. Lafond: Il y a également de plus petits chantiers.

M. Keyes: Votre ministère a-t-il une idée du nombre d'emplois indirects créés par les activités de ces chantiers navals?

M. Lafond: Nous n'avons jamais fait d'analyse, mais il y a des retombées normales.

M. Keyes: L'industrie sidérurgique et ses avantages. Combien d'acier est vendu, combien de matériel électrique est vendu. . .

M. Lafond: Nous n'avons jamais analysé les conséquences indirectes, mais il est évident qu'il y a des retombées.

M. Keyes: On entend toujours parler des autres gouvernements qui subventionnent la construction de navires. Le Canada ne le fait pas. Pourquoi supposez-vous que ces autres gouvernements accordent des subventions pour la construction de navires?

M. Lafond: Il s'agit d'une décision d'orientation que prennent ces pays, qui veulent maintenir une certaine capacité. Indirectement, le gouvernement canadien se retrouve dans la même situation lorsqu'il veille à ce que tous les navires civils et militaires dont il a besoin soient construits au Canada. Tous les navires qu'il achète sont construits dans des chantiers canadiens.

[Texte]

Mr. Keyes: The argument, of course, is we are not, as we have gone from 15 to 18 shipyards down to eight or nine. We have six working now, and in the best. . . one or two.

Mr. Lafond: That is a function of the demand of the day as well, and that is—

Mr. Keyes: But wouldn't you say that demand, though, is also affected by cost, and if the shipbuilder wants to build a ship, does he come to a Canadian shipyard to build his ship, or does he go to South Korea, where South Korea offers all kinds of incentives to have that particular company build a ship in South Korea?

Mr. Lafond: Cost is only one element that a company will decide—

Mr. Keyes: Would you consider it a pretty major element?

Mr. Lafond: It is an element.

Mr. Keyes: It is a major consideration.

Mr. Lafond: Like any other decision, either to buy from here or to buy from offshore.

Mr. Keyes: I would like to go on, but my time is up.

Mr. Angus: Mr. Lafond, just to follow up on my colleague's questions, were you saying that the countries that subsidize their commercial shipbuilding do not direct military purchases to yards within their country?

Mr. Lafond: I didn't say that.

Mr. Angus: Okay. It sort of left that impression, because you said that Canada deals with its industry by directing military work to its yards.

Mr. Lafond: And civil work.

Mr. Angus: And civil work within the government's area of jurisdiction. But if other countries are subsidizing commercial production, whether it is for domestic or export purposes, and at the same time directing their military expenditures to their own yards, it still sounds like an unlevel playing field to me. Is it the case that these countries direct their military work as well?

Mr. Lafond: The military work, I believe, is done by every country for their own purposes, and that is practically the standard across the world.

Mr. Angus: So, as I say, it is still an unlevel playing field.

What would be the benefit to Canadian shipbuilding if Canada adopted the 40-40-20 international standard: 40% of goods originating in Canada have to be shipped on a Canadian vessel, 40% could be on the flag of the purchasing country, and 20% would be up for grabs?

Mr. Lafond: Unfortunately, I have no idea.

Mr. Angus: So your department has not examined that to provide advice to the federal government. If asked, would you do that?

[Traduction]

M. Keyes: Mais le Canada ne subventionne pas les constructeurs de navires, et nous sommes passés de quinze à dix-huit chantiers à huit ou neuf. Nous en avons six qui fonctionnent à l'heure actuelle, et au mieux. . . un ou deux.

M. Lafond: Cela dépend également de la demande, et c'est. . .

M. Keyes: Mais ne diriez-vous pas que le coût affecte également la demande? Lorsqu'un constructeur de navire veut construire un navire, est-ce qu'il va le construire dans un chantier canadien ou est-ce qu'il va aller en Corée du Sud, où on lui offre toutes sortes d'incitatifs pour qu'il fasse construire son navire là-bas.

M. Lafond: Le coût n'est qu'un élément dans la décision d'une société de. . .

M. Keyes: Ne croyez-vous pas que c'est un élément assez important?

M. Lafond: C'est un élément.

M. Keyes: Un élément majeur.

M. Lafond: Comme dans toute autre décision d'acheter ici ou de l'étranger.

M. Keyes: J'aimerais continuer, mais mon temps est écoulé.

M. Angus: Monsieur Lafond, pour faire suite aux questions que vous a posées mon collègue, voulez-vous dire que les pays qui subventionnent leur construction maritime commerciale ne confient pas à leurs propres chantiers la construction de leurs navires militaires?

M. Lafond: Je n'ai pas dit cela.

M. Angus: Très bien. C'est l'impression que vous avez donnée, car vous avez dit que le Canada confie la construction de ses navires militaires à des chantiers canadiens.

M. Lafond: Et la construction de navires civils également.

M. Angus: Et la construction de navires civils qui relève de la compétence du gouvernement. Mais si d'autres pays subventionnent la production commerciale, que ce soit à des fins d'exportation ou pour la construction au pays, et qu'en même temps ils confient la construction de leurs navires militaires à leurs propres chantiers, il me semble que les règles du jeu ne sont pas équitables. Est-il vrai que ces pays confient à leurs propres chantiers la construction et la réparation de leurs navires militaires?

M. Lafond: Je crois que chaque pays effectue ses propres réparations et sa propre construction de navires militaires, c'est pratiquement la norme dans le monde entier.

M. Angus: Donc, comme je l'ai dit, les règles du jeu ne sont pas équitables.

Quels seraient les avantages pour l'industrie canadienne de la construction navale si le Canada adoptait la norme internationale 40-40-20: 40 p. 100 des marchandises provenant du Canada doivent être transportées sur un navire canadien, 40 p. 100 pourraient être transportés par un navire du pays acheteur et 20 p. 100 pourraient être transportés par n'importe quel navire?

M. Lafond: Malheureusement, je n'en ai aucune idée.

M. Angus: Donc votre ministère ne s'est pas penché sur cette question pour conseiller le gouvernement fédéral. Si on vous le demandait, le feriez-vous?

[Text]

Mr. Lafond: We would try. I don't know if we would be able to come up with a certain prediction as to what would be the real benefits.

Mr. Angus: One would certainly be able to determine that the volume of cargo that is carried from Canada to elsewhere and figure out what 40% of that would mean in terms of existing tonnage to see whether or not we might have some ships to build.

Mr. Lafond: We might come in with some approximation.

• 1120

Mr. Angus: Okay. Final question. I gather that Canada decided not to become a full member of the OECD Working Group Number Six. Unlike the Americans, who did, we decided to remain as observers. Can you explain to the committee what the rationale was as to why Canada didn't want to sit at the table and do some hard bargaining?

Mr. Lafond: The position taken by the federal government was that it had really nothing to gain at this time in being a full voting member. It has access as an observer to all the documentation. It can make representation if it wants to as an observer, but it doesn't have a voting status.

The most important consideration I would think for not being a full-fledged voting member is that the OECD work is currently moving towards elimination of all subsidies to the industry, including assistance to rationalize shipyards. On the one hand, we could hardly sit at the table as a full voting member and say we want all subsidization to be gone, including the rationalization assistance for the remaining yards, and trying at the same time in Canada to have a policy of rationalization. We couldn't essentially be talking from both sides of our mouth.

Mr. Angus: Didn't we set ourselves up that way by arbitrarily eliminating subsidization, so that we had nothing to trade off at the table? At the same time, shouldn't we be there to fight for all countries to have the right to assist their workers in rationalization, if that is the end product of negotiations? I would suggest that Canada has failed twice. First, it failed by giving up subsidies unilaterally before other countries were forced to follow suit; and second, by not being at the table to fight to protect the workers. Really that is what the rationalization program has dealt with. Certainly the Collingwood example is a good one in terms of decent treatment for workers whose jobs have been removed from them.

Mr. Lafond: I don't think the fact that Canada is not a voting member has detrimentally affected our position. As I indicated, we have access to all the documentation. We can make representation and we can make our position known. The only difference is that we are not voting at the end of the day.

Mr. Angus: Which means we don't have a vote to work with, but I suspect we will agree to disagree. Thank you.

[Translation]

M. Lafond: Nous essaierions de le faire. Je ne sais pas si nous serions en mesure de prédire quels seraient les avantages réels.

M. Angus: Il serait certainement possible de déterminer quel volume de marchandises est transporté du Canada vers un autre pays, de calculer ce que 40 p. 100 de ce volume représenterait par rapport au tonnage existant et de voir si nous pourrions avoir des navires à construire.

M. Lafond: Nous pourrions obtenir un chiffre approximatif.

M. Angus: Très bien. Une dernière question. Je crois comprendre que le Canada a décidé de ne pas devenir membre de plein droit du Groupe de travail numéro six de l'OCDE. Contrairement aux Américains, nous avons décidé de nous limiter au rôle d'observateurs. Pouvez-vous expliquer au comité pourquoi le Canada n'a pas voulu une place à la table de négociation?

M. Lafond: La position prise par le gouvernement fédéral était qu'il n'avait en fait rien à gagner cette fois-ci en étant membre ayant plein droit de vote. Il a accès à toute la documentation en tant qu'observateur. Il peut présenter des observations s'il le veut, mais en tant qu'observateur, il n'a pas le droit de vote.

Mais je crois que la principale raison pour laquelle le Canada n'est pas membre de plein droit, c'est que l'OCDE tente actuellement d'éliminer toutes les subventions à l'industrie, y compris l'aide en vue de rationaliser les chantiers. Nous ne pouvions donc pas, d'une part, participer aux négociations en tant que membre ayant plein droit de vote et dire que nous voulions éliminer toute subvention, y compris l'aide pour la rationalisation des chantiers, alors qu'au Canada on tente d'avoir une politique de rationalisation. Cela aurait été de l'hypocrisie de notre part.

M. Angus: Est-ce que nous ne nous sommes pas organisés de cette façon en éliminant les subventions de manière arbitraire, afin que nous n'ayons rien à négocier à la table? En même temps, ne devrions-nous pas être là pour lutter afin que tous les pays aient le droit d'aider leurs travailleurs lorsqu'il y a des réductions, si c'est là le produit final des négociations? Je dirais que le Canada a deux échecs à son compte. Tout d'abord, il a renoncé aux subventions de façon unilatérale avant que d'autres pays soient obligés de suivre la même voie; ensuite, il n'est pas à la table de négociation pour lutter afin de protéger les travailleurs. Voilà en fait ce qu'a donné le programme de rationalisation. Collingwood est certainement un bon exemple d'un traitement décent, qui a été accordé aux travailleurs qui ont perdu leur emploi.

M. Lafond: Je ne pense pas que le fait que le Canada ne soit pas un membre ayant plein droit de vote ait nui à notre position. Comme je l'ai dit, nous avons accès à toute la documentation. Nous pouvons présenter des observations et faire connaître notre position. La seule différence, c'est que nous n'avons pas le droit de vote.

M. Angus: Ce qui signifie que nous n'avons pas l'avantage du vote, mais je suppose que nous sommes d'accord sur le fait que nous ne sommes pas d'accord. Je vous remercie.

[Texte]

Mr. Baker (Gander—Grand Falls): I'm trying to figure out from whence comes the suggestion in this bill to exclude foreign fishing vessels from provisions of this act. I'm just trying to figure out where that suggestion comes from to put that into legislation. Who would support that I wonder.

Mr. Lafond: I don't know, because my department is not sponsoring the bill.

Mr. Baker: Okay. So you would not know where those suggestions would come from or the justification for it in the bill, would you, regulation of foreign ships, non-duty-paid ships?

Mr. Lafond: I am not able to answer that one.

Mr. Baker: You don't know why it's there, do you, the provision excluding foreign vessels that are used for the purpose of fishing?

Mr. Lafond: Partly, I believe, it relates to the same reason as the tariff protection, which is one of the elements of the policy of 25% on imported vessels, the only exception being the large fishing trawlers of over 30.5 metres. The reason why these large fishing trawlers were excluded is because the likely benefits that would flow to the shipbuilding industry would be heavily counterbalanced by the detrimental effect of the fishing companies to source in Canada that type of vessel when they have to be competitive on the world market with their products, and the acquisition of their vessels is certainly an element of their cost structure.

• 1125

Mr. Baker: I imagine the same argument could be made for the carriage of commercial goods. I think you're right. I think that's why that provision is there, and I think that is why, as you pointed out in your speech in the beginning, the tariff is not placed on vessels that are over 30.4 metres.

Mr. Lafond: For fishing trawlers only.

Mr. Baker: But that seems like a strange rationale, doesn't it, that the business people concerned would rather not pay the duty? We don't need protection for all of these foreign vessels—and by the way, this is the majority of vessels in the Atlantic Ocean today—because it would place an unfair burden on the people who are operating the vessels, or have hired them, or are doing business with them. Couldn't you use the same rationale and say for all coasting trade, that because it is going to place an unfair burden on the people using those vessels that are being imported, we will not put any tariff on any vessel used in the coasting trade? It's the same rationale. Or in the case of pleasure craft it would place an unfair burden on people bringing in foreign vessels built in foreign countries so, therefore, we won't put a tariff on it. This is why I'm asking you the question. I'm trying to figure out what the rationale is, apart from this rather incomprehensible rationale that it's unfair to the operators of the vessels.

[Traduction]

M. Baker (Gander—Grand Falls): J'essaie de comprendre d'où vient la suggestion d'exclure les navires de pêche étrangers des dispositions de ce projet de loi. J'essaie de comprendre d'où vient cette suggestion d'inclure une telle exemption dans le projet de loi. Je me demande bien qui appuierait une telle disposition.

M. Lafond: Je ne sais pas, car ce n'est pas mon ministère qui a présenté le projet de loi.

M. Baker: Très bien. Vous ne savez donc pas d'où proviennent ces suggestions, ni pourquoi de telles dispositions se trouvent dans le projet de loi, relativement aux navires étrangers, aux navires non dédouanés, n'est-ce pas?

M. Lafond: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. Baker: Vous ne savez pas pourquoi cette disposition se trouve dans le projet de loi, la disposition excluant les navires étrangers utilisés pour la pêche?

M. Lafond: Je suppose que c'est en partie pour la même raison que la protection douanière, qui est l'un des éléments de la politique des 25 p. 100 sur les navires importés, la seule exception étant les gros chalutiers de pêche de plus de 30,5 mètres. Ces grands chalutiers de pêche ont été exclus parce que les avantages que pourrait en retirer l'industrie de la construction navale seraient largement dépassés par les conséquences négatives qu'aurait pour les sociétés de pêche la nécessité d'acheter ces navires au Canada, étant donné que leurs produits doivent être concurrentiels sur le marché mondial, et que l'acquisition de leurs navires constitue manifestement un élément de la structure de leur coût.

M. Baker: J'imagine qu'on pourrait faire valoir le même argument dans le cas du transport des marchandises commerciales. Je pense que vous avez raison. C'est pour cette raison qu'on a inclus cette disposition, et je pense que c'est pour cette raison, comme vous l'avez souligné dans vos observations liminaires, que les tarifs douaniers ne s'appliquent pas aux navires de plus de 30,4 mètres.

M. Lafond: Pour les chalutiers de pêche seulement.

M. Baker: Mais il semble plutôt étrange que les gens d'affaires intéressés préféreraient ne pas payer de droits de douane? Nous n'avons pas besoin de protection pour tous ces navires étrangers—et soit dit en passant, c'est la majorité des navires dans l'océan Atlantique aujourd'hui—car cela imposerait un fardeau injuste à ceux qui exploitent ces navires, qui les ont loués ou qui font des affaires avec ces navires. Ne pourrions-nous pas invoquer la même raison pour tout le cabotage, parce que si cela impose un fardeau injuste à ceux qui utilisent les navires importés, nous n'imposerons aucun tarif douanier aux navires utilisés pour le cabotage? C'est le même raisonnement. Ou, dans le cas des bateaux de plaisance, on pourrait dire que cela imposerait un fardeau inéquitable aux exploitants de bateaux étrangers construits dans des pays étrangers et que, par conséquent, nous ne leur imposerons pas de tarifs douaniers. Voilà pourquoi je vous pose la question. J'essaie de voir s'il existe une raison, autre que cette raison incompréhensible qui consiste à dire que c'est injuste à l'égard des exploitants des navires.

[Text]

Mr. Lafond: It's not a question of being unfair to the fishing industry—

Mr. Baker: The owners.

Mr. Lafond: In any public policy forum you have to balance the needs and the interests of various groups. If, on the one hand, you gain a little in one area, in one sector of the industry, but that gain is offset by a loss somewhere else, this is the type of judgment call that needs to be made, and that was judgment call that was made in respect to the large fishing trawlers, particularly, as you pointed out, in respect of Atlantic Canada.

Mr. Baker: The bill before the House, of course, has this glaring hole in it, because the majority of vessels on the east coast of Canada that are involved in commercial use are involved in fishing. The majority of fishing licences given out this past year to vessels were issued to foreign vessels, in Halifax, with Fisheries and Oceans. There were 200 licences for foreign vessels, 160 of them used by Canadian companies. It seems to me that when you have the majority of vessels that would need repairs that are being used in Canadian waters, and we pass a bill that excludes the majority of vessels today involved in a commercial business in our oceans, then that's a terrible omission by the Government of Canada, with no rationale.

The rationale says, if I understand you correctly and I think you're right, that it would place an undue burden on the companies if they had to pay the same tariff as everybody else has to pay if they move goods and services around, but then this clause in this bill of course totally excludes every foreign vessel involved in the activity of fishing. I suppose it came from Fisheries and Oceans.

When a bill is prepared, isn't the bill circulated to the various government departments and they stick in possible amendments that relate to them? I guess that's normal. Your drafters would do that.

Mr. Lafond: Again, I'm from ISTC. I'm not from Transport Canada so I don't know the procedures they follow in respect of the introduction of their bills.

The Chairman: Thank you very much. I appreciate your appearance before the committee this morning, sir. I'm sure that your comments and your responses will be helpful to the committee membership as we consider Bill C-33.

Mr. Lafond: Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

• 1130

The Chairman: I will now call upon Mr. Donald MacLeod, who is the general counsel for the Canadian Offshore Vessel Owners Association.

Good morning, Mr. MacLeod. I understand that you have a short statement that you'll be making to the committee. You've been around here long enough this morning to understand the format. Please proceed.

[Translation]

M. Lafond: Ce n'est pas parce que c'est injuste pour l'industrie de la pêche. . .

M. Baker: Les propriétaires.

M. Lafond: Dans toute politique publique, il faut établir un juste équilibre entre les besoins et les intérêts des divers groupes. Si on gagne un peu dans un domaine, dans un secteur de l'industrie, mais que ce gain est compensé par une perte ailleurs, c'est le genre de décision qu'il faut prendre, et c'est cette décision qui a été prise relativement aux grands chalutiers de pêche, particulièrement, comme vous l'avez souligné, dans la région de l'Atlantique.

M. Baker: Manifestement, c'est une grosse lacune du projet de loi à l'étude, car la plupart des navires commerciaux sur la côte est du Canada font de la pêche. La plupart des permis de pêche délivrés au cours des douze derniers mois à des navires ont été délivrés à des navires étrangers, à Halifax, par Pêche et Océans. Deux cents permis ont été délivrés à des navires étrangers, dont 160 étaient utilisés par des sociétés canadiennes. Lorsque la majorité des navires qui auraient besoin de réparations sont utilisés dans les eaux canadiennes, et que nous adoptons un projet de loi qui exclut la majorité des navires commerciaux qui sont utilisés aujourd'hui dans nos océans, alors il me semble que c'est une omission terrible de la part du gouvernement canadien, omission qui n'est pas justifiée.

Si je vous ai bien compris, et je crois que vous avez raison, on dit que cela imposerait un fardeau excessif aux sociétés si on leur demandait de payer les mêmes tarifs douaniers que tous ceux qui doivent transporter des marchandises et fournir des services. Mais cet article du projet de loi exclut totalement tous les navires de pêche étrangers. Je suppose que cette décision a été prise par Pêche et Océans.

Lorsqu'on prépare un projet de loi, est-ce qu'on ne demande pas aux divers ministères d'y apporter des amendements? Je suppose que c'est normal. Vos rédacteurs le feraient.

M. Lafond: Encore une fois, je travaille pour ISTC. Je ne travaille pas pour Transports Canada et je ne connais pas la procédure que suit ce ministère lorsqu'il présente un projet de loi.

Le président: Merci beaucoup. Je vous remercie d'avoir comparu devant notre comité ce matin. Je suis certain que vos observations et vos réponses seront utiles aux membres du comité dans leur étude du projet de loi C-33.

M. Lafond: Merci, monsieur le président, et merci aux membres du comité.

Le président: Je donne maintenant la parole à M. Donald MacLeod, qui est le conseiller juridique principal de la «Canadian Offshore Vessel Owners Association».

Bonjour, monsieur MacLeod. Je crois que vous avez une courte déclaration à faire au comité. Vous avez assisté assez longtemps ce matin à nos délibérations pour savoir la façon dont il vous faut procéder. Vous avez la parole.

[Texte]

Mr. Donald MacLeod (General Counsel, Canadian Offshore Vessel Owners Association): Thank you. I work for a company called Secunda Marine Services, in Dartmouth, Nova Scotia. We have offices in St. John's, Newfoundland, in Sydney, Nova Scotia, and in Dartmouth.

Mr. Angus: They sound like regional offices to me.

Mr. MacLeod: We are a private sector, 100% owned Canadian company and we are what you would call an endangered species. Some of the questions I heard raised here, I'm going to pose myself.

The president of my company, Mr. Fred Smithers, is the vice-president of the organization you referred to and I'm here on his behalf; that is, the Canadian Offshore Vessel Owners Association, which back about ten years ago was a very vibrant, active association formed to represent the industry, with government, with the oil sector and so on, as far as providing services to the offshore sector. As you are aware, over the past number of years that sector has declined and the activity level has gone down. Currently, there is one project under way off Nova Scotia and that is the Panuke-Cohasset project. With Hibernia, we are waiting to see what the outcome will be, as far as that is concerned.

To outline the points that I hope to cover in my presentation, first I'd like to make some general observations and comments about the coastal trading policy. Then, as has been discussed in the committee, it's very clear that the question of tariffs and tariff policy and the payment of duty is inexorably entwined with the question of coastal trading policy.

I'd like to respond to some of the submissions that were made by earlier presenters and give the views of a vessel operator and our association in response to that. Then I will comment on some of the current items that are before us in the legislation.

As a vessel operator, we would probably be just as happy if there were not the restrictions that are imposed upon foreign vessels involved in the coastal trade under the regime that is currently in place. We're not convinced that the policy objectives that we believe are probably behind this policy are being fulfilled; namely, one would assume, the creation of jobs in the shipbuilding industry and the creation of jobs for sailors and people involved in the marine industry through Canadian operations and, finally, the creation of jobs that are spin-offs from those industries.

In our sector, new vessels in Canada have not been built since 1983. The last two of those were in Marystown, and those had to be bought by the federal government and are now in the Coast Guard fleet. The oil sector has declined in activity over the past seven years. As I said earlier, we're down to the support of one project currently, which is purely an economically driven, private sector initiative, without government assistance whatsoever.

[Traduction]

M. Donald MacLeod (conseiller juridique principal, «Canadian Offshore Vessel Owners Association»): Je vous remercie. Je travaille pour le compte d'une société qui s'appelle «Secunda Marine Services», de Dartmouth (Nouvelle-Écosse). Nous avons des bureaux à St. John's (Terre-Neuve), à Sydney (Nouvelle-Écosse) et à Dartmouth.

M. Angus: Il me semble que ce sont des bureaux régionaux.

M. MacLeod: Nous sommes une société du secteur privé détenue à 100 p. 100 par des Canadiens; nous sommes ce que vous appellerez une espèce en voie de disparition. Je me pose un certain nombre de questions qui ont déjà été soulevées devant le comité.

Le président de ma société, Fred Smithers, est le vice-président de l'organisme que vous venez de mentionner, et je le représente ici; je veux parler de la «Canadian Offshore Vessel Owners Association», une organisation très dynamique qui, il y a une dizaine d'années, a été constituée pour représenter notre secteur auprès du gouvernement, auprès de l'ensemble du secteur pétrolier, etc., pour ce qui est des services à fournir au secteur de l'exploitation pétrolière au large des côtes. Comme vous le savez, ces dernières années, les activités dans ce secteur ont diminué. Actuellement, il y a un projet en cours au large de la Nouvelle-Écosse: le projet Panuke-Cohasset. En ce qui concerne Hibernia, nous attendons de voir le résultat.

En ce qui a trait maintenant aux principaux points que je vais aborder dans mon exposé, je vais tout d'abord faire quelques observations d'ordre général au sujet de la politique de cabotage. Ainsi qu'il est ressorti de discussions du comité, il apparaît très clairement que la question de la politique de cabotage est intimement liée à celle des tarifs et de la politique tarifaire ainsi qu'au paiement des droits.

J'entends répondre à un certain nombre d'observations faites un peu plus tôt ce matin et exprimer le point de vue d'un exploitant de navires ainsi que celui d'une autre association. Je commenterai ensuite un certain nombre de dispositions qui figurent dans le projet de loi.

En tant qu'exploitant de navires, je crois que nous aimerions qu'il n'y ait pas de restrictions imposées aux navires étrangers qui pratiquent le cabotage sous le régime existant actuellement. Nous ne sommes pas convaincus que les objectifs qui sont probablement à l'origine de la politique soient atteints; on peut supposer, par exemple, qu'il s'agit de la création d'emplois dans la construction navale, de la création d'emplois pour les marins et pour les gens qui travaillent dans l'industrie maritime au sein d'entreprises canadiennes et, enfin, de la création d'emplois qui découlent des retombées de ces secteurs.

Dans notre secteur, aucun nouveau navire n'a été construit au Canada depuis 1983. Les deux derniers l'ont été à Marystown; c'est le gouvernement fédéral qui a dû les acheter, et ils font maintenant partie de la flotte de la Garde côtière. Les activités du secteur pétrolier ont diminué au cours des sept dernières années. Comme je l'ai souligné plus tôt, nous ne finançons aujourd'hui plus qu'un seul projet, qui obéit purement aux lois du marché, un projet du secteur privé, sans aucune aide du gouvernement.

[Text]

Finally, as a Canadian vessel operator, we feel that if we can't compete in our own backyard, knowing the game, knowing the players, then we won't be able to compete anywhere. Therefore, if it is to protect us from foreign operators coming in and working in our industry or sector, we don't feel that it's necessary to play that role. Later on I will give you an example where this policy, which was put in place to assist our industry, was used to the detriment of a Canadian company.

It's getting to the point now, in our sector, where it's difficult to find Canadian ships. One can only look down the road in about five or ten years when the life of those last vessels has come to an end and the operators here in Canada are faced with a policy such as this, where foreign vessels cannot be utilized and Canadian vessels can't be found, and we will not be able to provide the service in our own country.

• 1135

Readily there is the waiver process, and so on, which can be utilized, but that is a cumbersome process fraught with problems and definitely makes it difficult for Canadian operators to exist. Probably Canada has one of the most restrictive coastal trading policies there is, with the exception of probably the United States and the Jones Act.

The question was posed, are there Canadian ships working abroad in international markets? I can say yes, because our company has two ships currently working in the North Sea. We can put a Canadian flag on a Canadian ship, sail across the ocean, work in the British and Dutch sectors of the offshore without any problem whatsoever.

I found it interesting to read in the legislation there was a section saying the minister had the authority, if he saw unfair practices in an international zone, to make recommendations, and so on, to our situation. The more likely event would be that somebody would be inclined to look at our practices and impose restrictions on Canadian operators and ship owners operating in foreign jurisdictions. Probably the only reason we're being saved is because we're so small and we don't really pose a threat to anybody. But from our own experience we definitely can take our ships and work in the other main area of involvement for offshore sector vessels, the North Sea.

Mr. Baker raised an interesting question concerning fishing vessels. From our standpoint, we've found that a little bit strange as well, that there would be one particular large sector pulled out of the normal coasting trade regulations and given a special exemption.

[Translation]

Enfin, en tant qu'exploitants de navires, nous estimons que si nous ne sommes pas en mesure d'être compétitifs, alors que nous connaissons les règles du jeu, que nous connaissons tous les intervenants, nous ne serons compétitifs nulle part. Par conséquent, s'il s'agit ici de nous protéger de la concurrence étrangère et d'empêcher les exploitants étrangers de venir chez nous nous concurrencer dans notre secteur, nous ne croyons pas à la nécessité de jouer un tel rôle. Plus tard, je vous donnerai un exemple d'une telle politique, instaurée pour aider notre secteur, et pourtant utilisée au détriment d'une entreprise canadienne.

Notre secteur en est rendu au stade où il est difficile aujourd'hui de trouver des navires canadiens. Il suffit d'imaginer quelle sera la situation dans environ cinq ou dix ans, lorsque ces derniers navires ne seront plus là, lorsque les exploitants, ici au Canada, vont se trouver aux prises avec une telle politique, lorsque les navires étrangers ne pourront plus être utilisés et qu'on ne pourra plus trouver de navires canadiens, lorsque nous ne serons plus en mesure de fournir le service dont a besoin notre pays.

On a déjà le mécanisme des dérogations et des procédures de ce genre, qu'on peut toujours employer, mais il s'agit d'une procédure lourde, semée d'embûches, et qui sans aucun doute complique l'existence des exploitants canadiens. La politique canadienne sur le cabotage est probablement l'une des plus restrictives qui soit au monde, à l'exception peut-être de celle des États-Unis, avec la loi Jones.

On nous a demandé s'il y avait des navires canadiens qui travaillaient à l'étranger sur des marchés internationaux? Je réponds par l'affirmative, car notre entreprise a deux navires qui opèrent à l'heure actuelle dans la mer du Nord. Nous pouvons hisser le pavillon canadien sur un navire canadien, traverser les mers, travailler au large des côtes dans les secteurs britanniques et hollandais, sans aucun problème.

J'ai lu avec intérêt dans le projet de loi une disposition selon laquelle le ministre a le pouvoir, s'il a connaissance de pratiques déloyales dans une zone internationale, de faire des recommandations, etc., dans des situations comme la nôtre. Le cas le plus plausible serait celui où quelqu'un voudrait examiner nos pratiques et imposer des restrictions aux exploitants et aux propriétaires de navires canadiens qui exercent des activités dans un territoire étranger. Si nous sommes épargnés, c'est probablement parce que nous sommes si petits que nous ne menaçons personne. Nous savons par expérience que nous pouvons toujours partir avec nos navires et aller travailler dans l'autre grand secteur d'activité intéressant pour les navires qui font de l'exploitation au large des côtes, je veux parler de la mer du Nord.

M. Baker a soulevé une question intéressante concernant les bateaux de pêche. Nous aussi, nous avons trouvé un peu étrange qu'il y ait toute une série d'activités qui soient soustraites à la réglementation générale du cabotage et qui bénéficient d'une exemption spéciale.

[Texte]

Any vessel over 100 feet that's involved in fishing can be built in a foreign yard and then be brought back. We don't have a problem with that. I guess the problem we have is, why is there one special exemption? What is different about the fishing industry, say, as opposed to our sector, which is much smaller? There are a lot more vessels involved in fishing on the east coast of Canada, in any event.

In our sector we're very small and we're put at a disadvantage for the policy reasons for this legislation. I'm not questioning necessarily the validity of those policy objectives, but why is there a special exemption for one particular sector of the marine industry and not the other? I guess what we would want to do is extend that, broaden it, to enable all companies to receive the same kind of treatment.

We find from our standpoint as a small company we can't buy new ships because they're too expensive. Even if you get the subsidy in Belgium or Italy or Singapore or whatever, it just costs too much money to buy those ships for a company such as ours that's trying to make a living on the east coast of Canada, and so on.

To buy it in Canada is the same thing. It's just too expensive. If you compare, you can go and get a subsidy in Belgium that will bring down the price of a ship and still make it more attractive to buy that foreign ship and pay the 25% duty that is on the vessel and bring it back, than to buy a Canadian ship.

Again, I'm not knocking the government on the policy to rationalize the shipbuilding industry. If the government props up the shipbuilding industry, well then, our company has to pay more taxes for that on top of the duty we have to pay, which we think is exorbitant as well.

So I guess in looking at the fishing situation, if there is an exemption for them and if you're not going to broaden the policy generally, then we would hope you would make another special exemption and exclusion for a smaller industry that provides, in our instance—our company provides permanent employment for about 125 sailors and marine-related people—permanent, good-paying jobs. But I tell you, it's hard out there. It's very hard, because we're competing. . . We have to use Canadian ships or duty-paid Canadian vessels, which causes the cost of operations to go up. When you are under those kinds of pressures in a recessionary era when the banks are clamping down, it's difficult having the added burden to pay—either find a Canadian vessel, if you can find one; or if you can't find one, you have to go to a used vessel that's been foreign-built. To add 25% duty on top of that makes it very difficult to run a business. The policy is supposed to be there to assist companies like us that are Canadian operators running businesses in Canada. That poses a bit of a problem for us.

[Traduction]

Tout navire de plus de 100 pieds qui fait de la pêche peut être construit dans un chantier étranger et ramené ici. Je n'y vois pas d'inconvénient. Voilà l'inconvénient selon moi: pourquoi y a-t-il une exemption particulière? Qu'est-ce qui différencie ainsi les pêches de notre secteur, qui est beaucoup plus petit? De toute façon, il y a beaucoup plus de bateaux de pêche le long de la côte est du Canada.

Notre secteur est très réduit et nous subissons un inconvénient du fait des motifs politiques qui sous-tendent ce projet de loi. Je ne conteste pas la validité de ces objectifs politiques, mais pourquoi accorde-t-on une exemption spéciale en faveur d'un secteur particulier de l'industrie maritime et non des autres? J'imagine qu'il faudrait étendre cette exemption, l'élargir, pour permettre à toutes les entreprises d'être traitées sur le même pied.

En tant que petite entreprise, nous considérons qu'il nous est impossible d'acheter de nouveaux navires parce qu'ils sont trop chers. Même si nous sommes subventionnés pour acheter en Belgique, en Italie, à Singapour ou ailleurs, ces navires coûtent bien trop cher pour une entreprise comme la nôtre qui essaie de survivre sur la côte est du Canada, par exemple.

Acheter au Canada revient au même. À titre de comparaison, vous pouvez obtenir en Belgique une subvention qui va faire baisser le prix du navire et qui fera qu'il sera encore plus intéressant d'aller acheter ce navire à l'étranger, de payer un droit de 25 p. 100 et de ramener ensuite le navire, plutôt que d'acheter un navire ici au Canada.

Je répète que je ne critique pas la politique du gouvernement, qui consiste à rationaliser le secteur de la construction navale. Si le gouvernement se décide à appuyer l'industrie de la construction navale, il faudra alors que notre entreprise paie davantage d'impôts en plus des droits qu'elle paie déjà à l'heure actuelle, et qui sont eux aussi exorbitants.

Si l'on prend donc la situation de la pêche, à partir du moment où il y a une exemption dans ce secteur et où on ne l'étend pas aux autres, nous espérons que vous voudrez bien faire une autre exemption particulière pour une petite industrie comme la nôtre, qui procure, prenons notre cas—notre entreprise offre un emploi permanent à quelque 125 marins et gens de mer—, des emplois permanents, bien rémunérés. Croyez-moi, la situation est difficile. Elle est très difficile, parce que la concurrence. . . Nous devons utiliser des navires canadiens ou des navires dédouanés, ce qui a pour effet d'augmenter nos frais d'exploitation. Lorsqu'on se trouve soumis à ce genre de pressions en période de récession alors que les banques resserrent le crédit, il n'est pas facile d'avoir en plus à payer—il faut, soit trouver un navire canadien, si c'est possible, soit chercher un navire d'occasion qui a été construit à l'étranger. S'il faut rajouter des droits de 25 p. 100 par-dessus tout cela, il devient très difficile d'exploiter une entreprise. Cette politique est censée aider les entreprises comme la nôtre, les exploitants canadiens, à exercer leurs activités au Canada. Cela nous pose quelques problèmes.

[Text]

[Translation]

• 1140

Another little sidelight is the removal of the British ship status. I understand the rationale of cutting the ties to get rid of the vestiges of colonialism and so on. In real terms, the elimination of that little item adds further costs to the Canadian shipowner. Right now, it eliminates an element. You can coastal trade with a British flag vessel. You still have to pay the 25% duty, but you can have the Union Jack on the back and still operate in Canadian coastal waters. Change the flag—a simple thing—run the Union Jack down, put the Maple Leaf up, and you have a Canadian ship if it's duty paid.

However, there's the cost of new life-jackets, new fire extinguishers, new rescue rafts, etc., because the policies and guidelines for the Coast Guard are completely different from those put in place for a British ship. That life-jacket and that life raft can save a British sailor, but they're not good enough for a Canadian sailor. In reality they are both equally suitable to do the job, but it's dealing with that situation. Although you're wiping away the British ship provision probably for good reasons and so on, that's another example of an item that creates flexibility and can possibly save the Canadian operator costs.

Those are my general comments on the policy. The key issue, as far as the Canadian operators are concerned, is the waiver system. We feel that the waiver system is an integral, important element for the maintenance of Canadian operators here in Canada. It is to the point where there are some types of equipment that have never been built in Canada and never will be built in Canada because there isn't the market to sustain their operation. You get a heavy lift crane that costs \$50 million or \$150 million to build. It's specialized in the installation of offshore jackets. There's nothing that can sustain the maintenance of that kind of vehicle here in Canada.

It's necessary to have this kind of waiver situation where you can bring in foreign vessels to do a specific job to meet the needs of the end user—in our case, generally oil companies. They are investing big dollars. They are creating jobs. You need to have a method by which you can get the required tools to do the job. If you don't have this kind of system, you're going to be hampering offshore oil production and you're going to be potentially hurting companies that are part of our association, and my particular company specifically.

We're pleased to see that the reference to the application of 12 days or 14 days that was in the previous bill has been eliminated, and that it is straight... system that was in place prior where, based on a case-by-case situation, you look at the application for a waiver for a foreign vessel to come in.

Il y a aussi la question accessoire de la suppression du statut lié au pavillon britannique. Je comprends bien qu'il faut nous débarrasser des reliquats du colonialisme et des symboles de ce genre. Dans la pratique, la disparition de ce tout petit élément augmente encore les coûts que doit supporter l'armateur canadien. Désormais, un autre élément disparaît. On peut faire du cabotage avec un navire battant pavillon britannique. Là aussi, on paie des droits de 25 p. 100 mais, à partir du moment où l'*Union Jack* flotte en poupe, on peut toujours faire du commerce le long des côtes canadiennes. Il suffit de changer le pavillon—ce n'est pas compliqué—d'amener l'*Union Jack* et de le remplacer par l'unifolié, et l'on a un navire canadien à condition que les droits aient été acquittés.

Il reste, cependant, le coût des nouveaux gilets de sauvetage, des nouveaux extincteurs d'incendie, des nouveaux canots de sauvetage, etc., parce que les modalités et les lignes de conduite qui s'appliquent à la garde côtière sont complètement différentes de celles qui visent les navires britanniques. Ce canot ou ce gilet de sauvetage qui pouvait sauver la vie d'un marin britannique ne sont pas assez bons pour un marin canadien. En réalité, ils sont tout aussi bons les uns que les autres, mais c'est ainsi. Vous avez peut-être de bonnes raisons de vous débarrasser des dispositions relatives au pavillon britannique, mais voilà un autre point sur lequel on pourrait faire preuve d'une plus de souplesse et, éventuellement, faire économiser de l'argent aux exploitants canadiens.

Voilà ce que j'ai à dire au général au sujet de cette politique. Le point essentiel, aux yeux des exploitants canadiens, c'est le mécanisme des dérogations. Nous considérons que celui-ci est un facteur important du maintien des activités des exploitants canadiens ici, au Canada, activités dont il fait partie intégrante. Il faut bien voir qu'il y a certains types de matériel, qui n'ont jamais été fabriqués au Canada et qui ne le seront jamais parce que nous n'avons pas un marché qui justifie une telle opération. Prenez le cas d'une grue de grande capacité—dont la fabrication coûte entre 50 et 150 millions de dollars—spécialisée dans l'installation des structures «offshore». Or, rien ne peut justifier l'exploitation d'un tel véhicule ici, au Canada.

Nous avons besoin de dérogations, comme dans ce cas, qui nous permettent de faire venir des navires étrangers pour exécuter des opérations précises répondant aux besoins des utilisateurs placés en bout de ligne—dans le cas qui nous occupe, généralement des sociétés pétrolières. Ces dernières investissent beaucoup d'argent. Elles créent des emplois. Il vous faut une méthode qui vous donne les outils nécessaires pour faire le travail. Sans cela, vous allez mettre à mal la production pétrolière au large des côtes et éventuellement placer en difficulté les entreprises qui font partie de notre association, et en particulier mon entreprise.

Nous sommes heureux de constater que le délai de 12 ou de 14 jours qui était mentionné au sujet de la demande dans le projet de loi précédent a été supprimé et qu'il a donc simplement... Le mécanisme jusqu'alors en vigueur consistait à examiner individuellement chaque de demande de dérogation concernant la venue d'un navire étranger.

[Texte]

I would like to respond very quickly to a couple of provisions or comments made by earlier people. I've dealt with a couple in passing. One is that only Canadian ships be allowed to coastal trade. The second is the tightening up of procedures for granting coastal licence, the assertion being that shippers and end users may create situations aimed at taking advantage of a guideline or the rule to the disadvantage of ship operators and people working here in Canada. The other is to restrict the issuance of waivers for 30 days—have a 30-day waiting period—and to allow only Canadian labour on foreign vessels involved in coastal trading.

I will start with the first. I don't think the shipping activity and the movement of goods and the operation of vessels should be dictated by shipbuilding policy. It's been linked and it's intertwined, but from the operator's standpoint, you're robbing Peter to pay Paul. You may be doing something that will help the shipbuilding industry, but you're hurting the Canadian operators that are putting Canadians to work on their ships, in our case, and also the repair work that will flow from the maintenance of vessels and from keeping vessels in the Canadian fleet.

• 1145

It's at the point, as I said earlier, where it's hard to find Canadian vessels. The vessels that can be bought here are very expensive. Some types of vessels you can't even get here.

The other thing is our market is so small we have to work internationally. We have to be able to take the ships we use here and also use them in other markets. The 25% duty placed on the vessels we bring in places a burden on us when we try to use those ships elsewhere, because we've had to take that out of our revenues and pay it to the Consolidated Revenue Fund, and it goes wherever it goes. It's hard to generate that kind of cash. If you take \$2 million and add 25% on top of it, that's a lot of money for a small company.

The tightening up of the restrictions on the applications for waivers... I think the coasting trade regulations and the policy should be responsive to the industry. They should react to the situation and be able to look at situations case by case and deal with them. You can't foresee a situation such that you necessarily can wait for 12 days. Maybe you have to line up a charter and get that vessel over from the North Sea to get it here for 12 days to start a job on a leaking pipeline or something, and the oil project is being held up because the oil isn't flowing, and the costs build up and time is down. The impact could be very negative. So any kind of artificial restriction on the waiver process we would be opposed to.

[Traduction]

J'aimerais répondre très rapidement à quelques observations ou propositions faites par ceux qui m'ont précédé. J'en ai déjà abordé une ou deux en passant. Il y a tout d'abord la proposition voulant que seuls les navires canadiens devraient être autorisés à faire du cabotage. Il y a ensuite celle qui voudrait que l'on durcisse la procédure d'octroi des licences de cabotage sous prétexte que les expéditeurs et les utilisateurs ultimes pourraient s'appuyer sur des règles ou des lignes directrices au détriment des armateurs et des gens qui travaillent ici au Canada. La troisième consiste à demander que l'on ne délivre les dérogations qu'au bout de 30 jours—qu'il y ait un délai d'attente de 30 jours—et que l'on oblige les navires étrangers faisant du cabotage à employer exclusivement de la main-d'oeuvre canadienne.

Je commencerai par la première proposition. Je ne crois pas qu'il faille que les expéditions maritimes, le transport des marchandises et l'exploitation des navires soient dictés par la politique de construction navale. Les deux choses sont liées et étroitement dépendantes mais, du point de vue de l'exploitant, cela revient à voler Pierre pour payer Paul. Avec cela, vous aidez peut-être l'industrie de la construction navale, mais vous mettez à mal les exploitants canadiens qui font travailler des Canadiens à bord de leurs navires, comme c'est notre cas, et vous enlevez par ailleurs des contrats de réparation et d'entretien de navires canadiens.

Nous en sommes au point, comme je l'ai dit tout à l'heure, où il est difficile de trouver des navires canadiens. Les navires que l'on peut acheter ici sont très chers. Il y a même certains types de navires que l'on ne peut pas trouver.

Il y a aussi que notre marché est si étriqué qu'il nous faut exercer nos activités à l'échelle internationale. Il nous faut pouvoir prendre les navires que nous utilisons ici et les exploiter sur d'autres marchés. Les droits de 25 p. 100 appliqués aux navires que nous amenons nous imposent un fardeau lorsque nous cherchons à les utiliser ailleurs, parce que cet argent est prélevé sur nos recettes et versé au Trésor pour être affectés à je ne sais quoi. Il n'est pas facile de trouver ces sommes. À partir du moment où il faut défrayer 2 millions de dollars et rajouter encore 25 p. 100 par-dessus, ce n'est pas toujours facile pour une petite entreprise.

Le renforcement des restrictions s'appliquant aux demandes de dérogation... Il me semble que la politique et que la réglementation du cabotage devraient répondre aux besoins de l'industrie. Il faudrait que l'on puisse s'adapter aux situations et les examiner cas par cas. On ne peut pas voir pourquoi il faudrait nécessairement attendre 12 jours. Il se peut que l'on doive affréter un navire en provenance de la Mer du Nord et qu'il faille, une fois sur place, attendre 12 jours pour commencer un travail sur un oléoduc qui fuit, par exemple; résultat: le projet pétrolier en question est arrêté parce que le pétrole ne coule pas, les coûts s'accumulent et le temps presse. Les conséquences pourraient être très graves. Il faut donc s'opposer à toute contrainte artificielle imposée en matière de dérogation.

[Text]

Back in the early 1980s, when there were upwards of 45 supply vessels—and you had every type, you had Canadian, you had foreign, you had grandfathered vessels, because the continental shelf customs tariff act was brought in, and you had foreign ships, British ships, all these things working out there—it was a common occurrence to have waiver processes going. You could telephone in the morning, get an answer in the afternoon, and be very responsive to the industry. The system worked, and we didn't feel anybody was being detrimentally affected as a result of that process.

Canadian crews working on foreign vessels that are brought in to work in the coastal trade in principle is a very good idea, and we would support it. However, the reality of the situation is that if you have a highly specialized piece of equipment, maybe one of a kind, the people who work on that vessel are highly specialized too. You have people who may have to weld in certain weather conditions, do tubulars that are required for structures, and for safety reasons they have to be done to a certain very high specification. You can't just pull a welder off the street, put him out on a sling in the North Atlantic, and expect him to build a structure that is going to meet the safety requirements of the Coast Guard, the Offshore Petroleum Board, etc.

Therefore we feel the immigration process, the immigration rules and regulations in place to deal with temporary entry of people who want to work in Canada, is the method by which that should be dealt with. And there is a process. You have to prove there is no Canadian capable of doing the job in question. There's an advertising process and all those things. We feel safety for Canadian workers is provided for through the Immigration Act.

I would like to focus on the last item, the waiver process in the act. It deals with foreign vessels and non-duty-paid vessels. The magic phrase is "Canadian ship suitable and available".

When you bring in a foreign vessel to do a job, the NTA, which is the successor to the previous agency that was doing the waiver process we were familiar with back in the early 1980s, has to do a survey of the industry to determine whether there's a Canadian ship. That's a very simple definition. It means it is duty paid and it has the Maple Leaf on the back. It has to be suitable, which means it has to be able to fulfil the function that the foreign vessel will bring in. Then, finally, that vessel has to be available. Those three components of the definition are critical in order for vessel operators to deal with the regime in place.

• 1150

I would like to use an example to show how a process that has been put in place to support Canadian operators can be turned on its head to hurt a Canadian operator.

[Translation]

Au début des années 1980, lorsqu'il y avait plus de 45 navires d'approvisionnement—et il y en avait de toutes sortes, des Canadiens, des étrangers, des navires bénéficiant de droits acquis, en raison de l'adoption de la Loi concernant les tarifs douaniers sur le plateau continental... donc, lorsqu'il y avait tous ces navires étrangers, britanniques et autres qui travaillaient chez nous, il était fréquent de recourir aux dérogations. On pouvait téléphoner le matin, avoir une réponse l'après-midi, le mécanisme était tout à fait adapté aux besoins de l'industrie. Tout fonctionnait parfaitement et nous n'avons jamais eu l'impression que quelqu'un était lésé.

Demander à des équipages canadiens de travailler sur les navires étrangers venant faire du cabotage chez nous est en principe une très bonne idée, et nous y sommes favorables. Il faut bien voir cependant que, dans la pratique, lorsqu'on a affaire à un bâtiment très spécialisé, qui est peut-être le seul du genre, l'équipage est, lui aussi, très spécialisé. Il y aura des gens qui devront faire des soudures dans certaines conditions climatiques, souder des tubes devant équiper les structures et qui pour des raisons de sécurité devront respecter des normes très strictes. On ne peut pas aller chercher un soudeur dans la rue, le suspendre à une élingue dans l'Atlantique nord et s'attendre à ce qu'il construise une structure répondant aux normes de sécurité de la garde côtière, de l'*Offshore Petroleum Board* ou autre.

Cela étant, nous considérons que la meilleure façon de régler cette question est de faire appel à notre système d'immigration, aux règles et aux lignes de conduite en vigueur en matière d'immigration pour ce qui est de l'accès temporaire des gens qui veulent travailler au Canada. Ce système existe. Il vous faut prouver qu'il n'y a pas de Canadien en mesure de faire le travail en question. Il y a des conditions de publicité et d'autres modalités. Nous considérons que les travailleurs canadiens sont protégés par la Loi sur l'immigration.

J'en viens maintenant au dernier point, le mécanisme des dérogations dans la loi. On y traite des navires étrangers et des navires non dédouanés. La phrase magique, c'est "navire canadien qui soit à la fois adapté et disponible".

Lorsque vous faites venir un navire étranger pour faire un travail, l'ONT, qui a succédé à l'ancien organisme qui se chargeait du mécanisme des dérogations et que nous connaissions bien au début des années 80, doit faire enquête parmi les entreprises du secteur pour savoir s'il y a un navire canadien disponible. La définition est très claire. Cela veut dire qu'il est dédouané et qu'il arbore une feuille d'érable. Il faut qu'il soit adapté, ce qui signifie qu'il doit pouvoir s'acquitter de la même fonction que le navire étranger. Enfin, il faut qu'il soit disponible. Ces trois éléments de la définition revêtent une importance fondamentale si l'on veut que les armateurs puissent s'accommoder du régime en place.

Je vais vous donner un exemple qui va vous montrer comment un régime qui, au départ, était conçu pour aider les armateurs canadiens, peut finalement se retourner contre eux.

[Texte]

A large multinational foreign company owns lots of ships, and among them are some vessels that used to be Canadian. Those vessels are all over the world, are on long-term charters, and are flying Norwegian flags and other flags, yet are not Canadian ships. But they used to be Canadian.

In the interim, a lot of work has probably been done on those ships because they left Canada about seven years ago. So they don't meet the definition of a Canadian duty-paid vessel because if you make major modifications to a vessel outside Canada you then lose that duty-paid status because you have to pay the duty on the work that was done.

So a very special vessel was required and we chartered the vessel to bring it in to do some work for LASMO, the oil project being launched in Nova Scotia. We made our request to the bodies we have to approach. It has been a long time since this process has been utilized and a new agency is now in place and its staff are cautious, which is understandable. This is not meant to be a criticism of the National Transportation Agency, because it has a valuable function to play, which is difficult, especially when one receives letters from solicitors saying that if one doesn't do this and do that they are going to sue.

So the application goes in. We have a ship that is available in Nova Scotia to start work and have crew onboard that ship. All Nova Scotians, all Canadians are trying to put them to work. We make our application.

A letter comes in from the lawyer for the multinational shipping company in Toronto, which does not have an office in Canada, does not employ Canadians in Canada, does not have a presence in Canada, and does not even own Canadian ships, but does have some ships that formerly flew the Maple Leaf flag on the stern.

So we receive a call back from the NTA, as should be the case, saying they have gone out to the industry and have received an objection from a certain multinational company saying it could possibly have a vessel available.

Two weeks later, after it was determined that the vessels were on long-term charter in the North Sea and not located in Nova Scotia or in Canada, even on the west coast, and thus could not fulfil the function, the vessel did not meet the requirements of the end user in the sense that it needed to have heavy bulk capacity, liquid capacities, and a huge deck capacity to carry large components for the structure located off Nova Scotia. Finally, the vessel did not fly the Canadian flag and could not be termed a Canadian vessel under the terms of the regulations.

In the long run, the situation finally worked itself out. But in the meantime, it cost us a lot of money, because we had a ship on charter for which we had to pay every day, we had crews ready to go, we were embarrassed with our end

[Traduction]

Il y a une grosse multinationale étrangère qui possède un grand nombre de navires, dont certains qui ont été canadiens, à un moment donné. Ces navires sillonnent, les mers du monde, sont affrétés à long terme et battent pavillon norvégien ou autre. Ce ne sont pas des navires canadiens, mais ils l'ont été à une époque.

Entre-temps, il est probable que l'on a procédé à une grand nombre de modifications sur ces navires, qui ont quitté le Canada il y a sept ans environ. Ils ne répondent donc pas à la définition d'un navire canadien dédouané, parce que si vous avez effectué de grosses modifications sur un navire à l'extérieur du Canada, vous perdez en conséquence la qualification de navire dédouané étant donné qu'il faut payer les droits sur le travail effectué.

Nous avons donc besoin d'un navire spécialisé et nous l'avons affrété pour qu'il vienne faire un certain travail pour le compte de LASMO, un projet pétrolier lancé en Nouvelle-Écosse. Nous avons fait la demande nécessaire auprès des organismes compétents. Il y avait longtemps que ce mécanisme n'avait pas été utilisé; il y a un nouvel organisme en place et son personnel, comme c'est bien normal, est prudent. Je ne dis pas cela pour critiquer l'Office national des transports, qui a un rôle important à jouer, un rôle difficile, tout particulièrement lorsqu'il reçoit des lettres d'avocats l'avertissant que s'il ne fait pas telle ou telle chose, il sera poursuivi.

La demande a donc été présentée. Il y avait un navire disponible en Nouvelle-Écosse, prêt à commencer le travail, avec déjà un équipage à bord. C'étaient tous des marins de la Nouvelle-Écosse, tous des gens que l'on cherche à faire travailler au Canada. Nous avons donc déposé notre demande.

Une lettre a été envoyée par l'avocat représentant une compagnie maritime multinationale de Toronto qui n'a pas de bureau au Canada, qui n'emploie pas de Canadiens au Canada, qui n'assure aucune présence au Canada et qui n'a même pas de navires canadiens, mais qui possèdent un certain nombre de navires sur lesquels on a déjà vu flotter en poupe le pavillon frappé de la feuille d'érable.

Nous avons donc reçu en retour une lettre de l'ONT, comme il se doit, nous déclarant qu'après enquête dans le milieu, il avait reçu une opposition de la part d'une certaine multinationale déclarant qu'elle avait peut-être un navire disponible.

Deux semaines plus tard, après avoir déterminé que le navire en question était affrété à long terme en mer du Nord et ne se trouvait ni en Nouvelle-Écosse, ni au Canada, pas même sur la côte ouest et ne pouvait donc pas s'acquitter du travail demandée, on s'est aperçu que le navire qui était offert ne répondait pas aux besoins de l'utilisateur parce qu'il ne pouvait pas transporter de grandes quantités de marchandises ou de liquides en vrac et que sa capacité de transport en pontée ne lui permettait pas d'emporter de gros éléments destinés à la structure située au large de la Nouvelle-Écosse. Enfin, ce navire ne battait pas pavillon canadien et ne pouvait pas être considéré en tant que navire canadien aux termes de la réglementation.

À la longue, la situation a fini par se régler d'elle-même. Dans l'intervalle, toutefois, ça nous a coûté beaucoup d'argent, parce que nous avions affecté un navire dont nous devions payer la location quotidienne, nous avions un

[Text]

user, and as a result were penalized by someone who was just trying to get their oar in and who really didn't have an intention to put the vessel forward, because they didn't have any vessels to put forward. That story gives you an example of what can happen in this type of process.

To conclude, our first suggestion would be to eliminate the restrictions for foreign vessels for coastal trading. Secondly, give us the same treatment as fishing vessels. Thirdly, definitely maintain the waiver system, because it's important in order to meet the needs of Canadian industry. It's important for Canadian vessel operators to be able to provide jobs and to maintain their livelihood. And the question of this test of Canadian ships, whether they're suitable and whether they're available—surely available means that they're in Canada and ready to do the work, and surely being a Canadian ship means that you are a Canadian registered ship with the Maple Leaf on the back.

• 1155

Our company, Secunda Marine Services, a small company, runs nine vessels, and every one of them is either Canadian-built or duty-paid Canadian vessels. So we have Canadian ships, we want to maintain Canadian ships, but we also have to deal with the reality of the world, and in order to exist we have to work here in Canada and we have to work internationally. The restrictions with respect to the duties that are required and the coastal trading regime are workable with the waiver system, but from our standpoint it would make life easier if we were able to have vessels that could come in and we could employ and use and put our crews on and put people to work.

Mr. Manley: If your recommendation were accepted, what reason would you have for maintaining any Canadian vessels? Why would you not strictly operate a foreign fleet?

Mr. MacLeod: Because we have to work here in Canada, and the fact that a vessel was built somewhere else doesn't necessarily mean that it can't become a Canadian ship. This is our neighbourhood.

To just give you a little bit of background, back in the early 1980s there were all kind of companies. They formed under FIRA joint ventures, and they chartered vessels in, and when the downturn came they moved out and took their ships and left. We're homegrown, we're 100% Canadian, we've got ships. We've been here for ten years. This is where we want to do business. We have to do business internationally in this game, and we're going to stay here.

[Translation]

équipage prêt à partir, nous nous sommes mis dans une situation délicate vis-à-vis de notre utilisateur, et nous avons finalement été pénalisés par quelqu'un qui cherchait tout simplement à mettre un pied dans l'affaire et qui n'avait en fait aucunement l'intention de fournir un navire, parce qu'il n'en avait pas. Cette anecdote vous fait voir ce qui peut arriver dans ce genre de situation.

En guise de conclusion, nous proposons avant tout que l'on supprime les restrictions imposées aux navires étrangers en matière de cabotage. En second lieu, nous demandons qu'on nous accorde le même traitement qu'aux bateaux de pêche. En troisième lieu, il faut absolument conserver le mécanisme des dérogations, qui nous paraît important pour répondre aux besoins de l'industrie canadienne. Il est important que les armateurs canadiens puissent continuer à fournir des emplois et à vivre de leur métier. Ce critère qui régit les navires canadiens, qui consiste à savoir s'ils sont adaptés à la tâche et disponibles—disponibles surtout, cela veut dire qu'il doivent être au Canada et prêts à faire le travail et que, bien entendu, un navire canadien doit être un navire immatriculé au Canada frappé de la feuille d'érable.

Notre société, «Secunda Marine Services», est une petite entreprise qui exploite neuf navires, tous ayant été construits au Canada et étant des navires canadiens dédouanés. Nous avons donc des navires canadiens, nous voulons exploiter des navires canadiens, mais il nous faut aussi tenir compte de la réalité dans le monde et, pour subsister, il nous faut à la fois travailler ici au Canada et travailler à l'étranger. Les restrictions s'appliquant à l'acquittement des droits et au régime de cabotage peuvent être appliquées avec le mécanisme des dérogations, mais à notre avis il serait bien préférable de nous laisser faire venir des navires que nous pourrions utiliser et exploiter en les armant à l'aide de nos équipages et en mettant les gens au travail.

M. Manley: Si nous acceptons votre recommandation, qu'est-ce qui vous inciterait à conserver des navires canadiens? Pourquoi alors ne pas exploiter une flotte purement étrangère?

M. MacLeod: Parce que nous devons travailler ici au Canada et en raison du fait que ce n'est pas parce qu'un navire a été construit ailleurs qu'il ne peut absolument pas devenir un navire canadien. C'est notre pays.

Remontons à titre d'exemple au début des années 80, époque où il y avait toutes sortes d'entreprises. Ces entreprises se sont constituées en sociétés en participation pour respecter la réglementation de l'AEIE, elles ont affrété des navires pour les faire venir ici et, lorsque le marasme s'est produit, elles sont rentrées chez elles avec leurs navires. Nous, nous sommes d'ici, nous sommes Canadiens à cent pour cent et nous avons des navires. Nous sommes actifs depuis dix ans. C'est ici que nous voulons travailler. Il nous faut opérer à l'échelle internationale dans cette industrie et nous voulons le faire à partir d'ici.

[Texte]

Mr. Manley: There are other good Canadians as well who have changed the flag on their Canadian vessels for competitive and economic reasons. What I'm asking you is if there were no reason whatsoever, if there were no coastal trading restrictions, is there any particular reason why you would maintain use of Canadian vessels?

Mr. MacLeod: Is there any reason why you'd want to change them?

Mr. Manley: Apparently there may be. I don't know.

Mr. MacLeod: Why? You have to have Canadian crews. One of the main reasons for international companies getting rid of the Canadian flag is so that they can put a flag of convenience on, and put Filipino crews who are less expensive manpower on board the vessel. With a Canadian ship you've got to have Canadian crews. And if you're working Canada in coastal waters and so on, you're within Canada and you've got to meet immigration requirements.

Mr. Manley: That's been one of the issues that's been raised here. I gather, if you reviewed the previous evidence of witnesses, one of the points raised I think by the SIU was that it in fact was not the case and that foreign vessels could easily be licensed to operate with foreign crews in the Canadian coastal trade. That was one of their big objections.

Mr. MacLeod: I find that hard to believe, because I know from our own experience in the offshore sector, in any event, when special vessels had to come in to do the construction work at Panuke and Cohasset off Nova Scotia, there was a very involved process whereby Immigration was consulted, they had to advertise. Every Canadian qualified to do the job ended up going on that ship, and the only people who were allowed to stay were those who had very specialized skills that a Canadian couldn't fill.

Mr. Manley: We'll leave that issue to other experts, but let me go to this point. You say you have nine Canadian ships.

Mr. MacLeod: Yes.

Mr. Manley: Those ships are presumably available for Canadian coastal shipping trade, and in the event that the requirement for the use of Canadian vessels was removed or made less stringent, presumably that would open up the competition that you would face from perhaps foreign shippers or other Canadians who choose to use foreign ships.

Mr. MacLeod: Yes.

• 1200

Mr. Manley: How do you not see that as being detrimental to the continued creation of Canadian shipping companies and Canadian ships being constructed? There's a missing link in your argument. To put the question a different way, you've already pointed out that the shortage of Canadian ships—

Mr. MacLeod: That's right.

[Traduction]

M. Manley: Il y a d'autres bons Canadiens qui ont changé le pavillon de leurs navires canadiens pour des raisons économiques et pour faire face à la concurrence. Ma question, c'est à partir du moment où il n'y a plus aucune incitation, où il n'y a plus de restrictions au cabotage, y a-t-il une raison qui va vous pousser à continuer à exploiter des navires canadiens?

M. MacLeod: Y aurait-il une raison de les changer?

M. Manley: À ce qu'il paraît. Je n'en sais rien.

M. MacLeod: Pourquoi? Il vous faut des équipages canadiens. Si les compagnies internationales abandonnent le pavillon canadien, c'est principalement pour pouvoir prendre un pavillon de complaisance et engager des équipages philippins qui coûtent moins cher. Avec un navire canadien, il vous faut un équipage canadien. Si vous opérez le long des côtes du Canada, vous êtes au Canada et il vous faut répondre aux normes s'appliquant à l'immigration.

M. Manley: C'est l'une des questions qui ont été soulevées ici même. Si vous revoyez les témoignages antérieurs, vous verrez que l'un des points soulevés, je crois, par le Syndicat international des marins, c'est qu'il n'en est rien en fait, et que les navires étrangers peuvent sans problème recevoir une licence d'exploitation pour faire du cabotage au Canada avec des équipages étrangers. C'était l'une des principales objections du syndicat.

M. MacLeod: J'ai du mal à le croire, parce que je sais par expérience que pour ce qui est du secteur de l'exploitation pétrolière au large des côtes, lorsque des navires spéciaux sont venus participer au projet de construction de «Penuk et Cohasset» au large de la Nouvelle-Écosse, on a eu recours à un mécanisme très complexe, les services d'Immigration ont été consultés et il a fallu faire de la publicité. Tous les Canadiens qualifiés pour faire le travail se sont retrouvés sur ces navires et les seules autres personnes qui ont été autorisées à rester avaient une qualification très spécialisée qu'on n'avait pu trouver au Canada.

M. Manley: Nous allons laisser la question aux experts, mais permettez-moi. Vous nous dites que vous avez neuf navires Canadiens.

M. MacLeod: Oui.

M. Manley: On peut penser que ces navires sont disponibles pour faire du cabotage et que si les critères d'utilisation des navires canadiens étaient supprimés ou assouplis, que vous devriez faire face à une plus grande compétition de la part, éventuellement, des armateurs étrangers ou d'autres Canadiens ayant choisi d'utiliser des navires étrangers.

M. MacLeod: Oui.

M. Manley: Et ça ne vous paraît pas préjudiciable au développement des entreprises maritimes canadiennes et à la construction navale au Canada? Il y a une faille dans votre raisonnement. Posons la question autrement: vous avez indiqué tout à l'heure qu'il y avait pénurie de navires canadiens. . .

M. MacLeod: C'est exact.

[Text]

Mr. Manley: —in part has followed several years of application of quite a loose policy with respect to licensing. Can you persuade me that a more stringent policy wouldn't, in fact, increase the demand for availability of Canadian ships, and have the reverse effect from what you suggest?

Mr. MacLeod: I don't think it is the licensing regulatory process with respect to the operation of vessels that is the root problem of the fact that there are no Canadian ships. There are a number of reasons. One is that Canadian ships cannot be built on a competitive basis. It costs more money to build ships in Canada. The government has taken a position—I'm not judging that right or wrong with respect to subsidization of Canadian shipyards—of providing government contracts for government ships and so on. I'm not commenting on that. Other countries are still building vessels with large subsidies that make them more competitive. From our standpoint we have to buy older vessels because we can't afford new vessels, period. The fact is that all of the ships that are here in Canada are getting old and eventually there won't be any, and then what will we do?

Mr. Manley: Then somebody is going to come in and say look, you don't make any more Canadian ships; please remove the 25% duty, because nobody in Canada is doing it any more.

Mr. MacLeod: That's right.

Mr. Manley: Where are you at that point? This is the fundamental issue here. Using your line of reasoning, why don't we eliminate the immigration laws as well and import cheap workers from overseas because they could always be more competitive than Canadians?

Mr. MacLeod: No, I don't see the linkage. We're putting Canadians to work. We are employing Canadians on our ships, regardless of whether they were built here or they were built somewhere else, and we pay the 25% duty to bring those ships in. It makes the cost of us doing business in our business more expensive. You can help one industry and by helping one industry—it is dubious whether it's really helping that industry—you are hurting another industry.

Mr. Angus: You mentioned early on in your comments that you just couldn't afford to build ships. You heard the previous witness indicate that you do have a four-year write-off and that seems to be the part of the financial package. Why doesn't that work?

Mr. MacLeod: If you have to put out an outlay of \$35 million to build a new supply vessel in Canada, it's pretty hard, with the limited activity here in our industry, to go to the bank and finance that. It's pretty simple economics. If you don't have the money to buy it, it doesn't really make a difference if you can write it off over four years.

[Translation]

M. Manley: ...qui s'explique en partie par plusieurs années d'application d'une politique assez laxiste en matière de permis. Cherchez-vous à me persuader qu'une politique plus stricte ne va pas réussir à promouvoir la demande de navires canadiens et va avoir l'effet contraire de celui que vous indiquez?

M. MacLeod: Je ne crois pas que ce soit le mécanisme d'octroi des permis d'exploitation des navires qui soit au coeur du problème dont résulte la pénurie de navires canadiens. Cette situation s'explique par un certain nombre de raisons. La première, c'est que la construction navale canadienne n'est pas compétitive. La construction des navires au Canada coûte plus cher. Le gouvernement a pris pour politique—je ne dis pas que c'est bien ni que c'est mal de subventionner les chantiers navals canadiens—d'accorder des contrats pour la construction des navires du gouvernement, par exemple. Je ne me prononcerai pas à ce sujet. D'autres pays continuent à construire des navires en accordant de fortes subventions qui rendent les chantiers plus compétitifs. En ce qui nous concerne, nous devons acheter des navires d'occasion parce que nous n'avons pas les moyens de nous payer des navires neufs, tout simplement. Le problème, c'est que tous les navires que nous avons à l'heure actuelle ici au Canada vieillissent et que finalement il n'en restera plus, et que ferons-nous alors?

M. Manley: C'est alors que quelqu'un va venir nous voir pour nous dire écoutez, puisqu'il n'y a plus de navires canadiens, supprimez le droit de 25 p. 100 parce que plus personne ne fait de navires au Canada.

M. MacLeod: C'est exact.

M. Manley: Où cela vous mène-t-il? C'est le problème fondamental. Si l'on suit votre raisonnement, pourquoi ne pas supprimer en même temps toutes les lois sur l'immigration et importer de l'étranger des travailleurs bon marché qui seront toujours plus compétitifs que les Canadiens?

M. MacLeod: Non, ce n'est pas la même chose. Nous faisons travailler des Canadiens. Nous employons des Canadiens sur nos navires, qu'ils soient construits ici ou à l'étranger, et nous payons les droits de 25 p. 100 pour faire venir ces navires. Il nous en coûte ainsi plus cher pour exercer nos activités. Vous aidez d'un côté un secteur industriel et, ce faisant—il n'est pas sûr d'ailleurs que vous aidiez vraiment cette industrie—vous portez préjudice à un autre.

M. Angus: Vous avez fait observer tout à l'heure que vous n'aviez pas les moyens de faire construire des navires. Vous avez entendu le témoin précédent nous dire que vous bénéficiiez d'un amortissement sur quatre ans et que ce soit là une caractéristique de la formule financière. Qu'est-ce qui fait que ça ne marche pas?

M. MacLeod: Lorsqu'il faut déboursier 35 millions de dollars pour faire construire un nouveau navire ravitailleur au Canada, il est bien difficile, compte tenu de l'activité limitée que nous avons ici dans notre secteur, d'obtenir les crédits nécessaires à la banque. Il suffit de faire le calcul. Lorsqu'on a pas assez d'argent pour payer l'équipement, il ne sert pas à grand-chose de pouvoir l'amortir en quatre ans.

[Texte]

Mr. Angus: Let's use that \$35-million vessel as an example. How long would you structure your loan, or be forced to structure your loan, to pay that off? Is one of the ways in which the government can facilitate the acquisition of more Canadian-built vessels by easing the financial carrying costs?

Mr. MacLeod: There's absolutely no doubt about that. You go to a bank in our business and they look at the charter you've got for your ship. If it's five years, they'll finance you for five years. If it's seven years, maybe they'll finance you for seven years. If it's one year, you don't get financed. It's difficult.

Mr. Angus: What kinds of tools could a government use as they relate to your ability to borrow? Would it be just a loan guarantee? Would that be enough to get you by? Would it be specific interest rate reductions?

Mr. MacLeod: That opens up a whole area of questions. I'll take one example. Back when things were booming and the PIP program was going full tilt, as an oil producer you could go and take this grant money, 97-cent dollars, and buy equipment with it. Then the company could give a charter on that ship that they just built, and sell it off to an operator. It was all artificial. It was government money going around in circles. They built a few ships and they had some charters. But when they stopped drilling when the PIPs stopped, the charters ended and they had all this expensive tonnage, vessels that had been built. And I just saw in the paper where EDC finally wrote off the last four ships they financed for a foreign company to build vessels in Marystown for, I don't know what it was, \$14 million or \$15 million, 10 or 15 years later.

• 1205

I would love to respond and say yes, give us some money and that will enable us to go out and buy ships. But ten years down the line, if the government changes and the policy ends, and so on, although you have generated a bit of activity, it is not real, it is not based on solid contracts, with affordable ships, putting people to work doing a job.

Mr. Angus: I am not suggesting that we build ships that are not going to be used. Obviously there has to be the demand out there as well. But there will come a time when the existing ships you have have to be replaced.

Mr. MacLeod: That's right.

Mr. Angus: And there is a financial cost to that. And I am not talking about grants, I am talking about easing the burden of the cost of borrowing the money. So let me repeat the question. Is it just a loan guarantee? Would that be sufficient to do it, and that in itself would reduce interest rates; or is it a special loan program that has to be repaid; or is it just 1% or 2%—call it subsidy if you like—on interest rates?

[Traduction]

M. Angus: Prenons ce navire de 35 millions de dollars à titre d'exemple. Comment allez-vous échelonner votre prêt ou être obligé de l'échelonner, pour pouvoir le rembourser? Une des façons pour le gouvernement de faciliter l'achat d'un plus grand nombre de navires construits au Canada ne serait-elle pas d'alléger les coûts de financement?

M. MacLeod: C'est tout à fait vrai. Lorsque vous allez voir un banquier dans notre métier, il examine la charte-partie du navire. Si sa durée est de cinq ans, il va vous accorder un crédit de cinq ans. Si c'est sept ans, il va peut-être aller jusqu'à sept ans. Si c'est un an, vous n'aurez pas de crédit. C'est bien difficile.

M. Angus: Quels sont les moyens dont pourrait disposer le gouvernement pour influencer sur votre capacité d'emprunter? Peut-on passer à une simple garantie de prêt? Est-ce que ce serait suffisant pour vous tirer d'affaires? Es-ce qu'il faudrait des bonifications de prêt bien déterminées?

M. MacLeod: Voilà qui soulève de nombreuses questions. Je vais vous donner un exemple. Lorsque la conjoncture était à son meilleur et que le programme PESP battait son plein, en tant que producteur pétrolier, il vous était possible d'obtenir des subventions en dollars de 97c. et d'acheter de l'équipement avec cet argent. La société propriétaire pouvait alors affréter le navire qu'elle venait de faire construire et le vendre à un exploitant. C'était une situation très artificielle. On se repassait de main en main l'argent du gouvernement. On a construit quelques navires et on a affrété quelques-uns. Toutefois, lorsque les forages se sont arrêtés parce que l'on avait mis fin au PESP, les chartes d'affrètement sont venues à échéance et l'on s'est retrouvé avec tous ces navires si chèrement payés sur les bras. Je viens de lire dans le journal que la SEE vient finalement de radier de ses comptes les quatre derniers navires financés pour le compte d'une société étrangère qui les a fait construire à Marystown à un coût, je ne sais plus combien c'était, de 14 ou de 15 millions de dollars, 10 ou 15 ans plus tard.

J'aimerais pouvoir vous répondre affirmativement et vous dire, oui, donnez-nous l'argent, ça nous permettra d'aller acheter des navires. Pourtant si, 10 ans plus tard, le gouvernement change et si cette politique est abandonnée, par exemple, on aura bien alimenté une certaine activité, mais une activité artificielle, qui ne s'appuie pas sur des contrats véritables, avec des navires à un coût abordable, qui font travailler des gens.

M. Angus: Je ne propose pas que l'on construise des navires qui ne seront pas utilisés. Bien évidemment, il faut aussi qu'il y ait une demande. Pourtant, il arrivera bien un moment où les navires dont vous disposez à l'heure actuelle devront être remplacés.

M. MacLeod: C'est exact.

M. Angus: Il y aura alors des frais financiers à assumer. Je ne parle pas de subventions, je parle d'alléger le coût des emprunts. Je répète donc ma question. Doit-on simplement prévoir une garantie de prêt? Est-ce que ce serait suffisant et est-ce que ça permettrait en soi de réduire les taux d'intérêt; ou doit-on prévoir un programme de prêts spéciaux devant être remboursés; doit-on recourir à une bonification de 1 ou 2 p. 100—appelez ça subvention si voulez—sur les taux d'intérêt?

[Text]

Mr. MacLeod: It certainly could spur on activity and make life easier for us. The most difficult task faced by our industry is finding finance; there is no doubt about it. You would still have to go through the process of having good contracts in place in order to back that up. Once you had that in place, having some kind of scheme available, like ACOA has where it has interest buy-downs—there is another interesting one: transportation is specifically excluded from any of these special grants and so on that are there through ACOA and so on, the interest buy-down—it probably would be of assistance. It is just a question of whether we can afford it as a country.

Mr. Angus: Thank you.

The Chairman: Mr. Richardson.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Thank you, Mr. MacLeod, for appearing. I appreciated your comments on the bill.

I want to comment on one point you made and perhaps get clarification. It did come up in second reading of the bill. You referred to it, as well as Mr. Baker, who has left the meeting, and that was the exclusion of foreign fishing vessels from provisions of the bill.

The exclusion of foreign fishing vessels from the application of provisions of Bill C-33 derives from the fact that fishing activities are already governed by the Coastal Fisheries Protection Act and there is no need for duplicate governing legislation. I think subclause 3(2) makes that reference. It may be more clear there that there is no need for duplicate governing legislation to cover fishing vessels. Paragraph 3(1)(a) says:

(a) used as a fishing vessel, as defined by the *Coastal Fisheries Protection Act*, in any activity governed by that Act. . .

As soon as fishing vessels are used in commercial and marine-related activities, other than fishing, those vessels fall under the provisions of the coastal trading act. If it is a fishing vessel it is covered by the Coastal Fisheries Protection Act. If it stops catching fish and tows somebody to harbour, then the provisions of this act apply. I thought that was fairly clear. I explained it to Mr. Baker on second reading. But just for your information I have done it again.

Mr. MacLeod: May I comment on that?

Mr. Richardson: Sure.

Mr. MacLeod: It is kind of interesting as a lot of supply vessels, after the down-turn took place in the mid-1980s, were converted into fishing vessels. Those same vessels that weren't allowed to work in our industry or that you had to pay duty on, as soon as you flipped them into the fishing industry—the same ship, the same everything, just come over and work in the fishing industry—they come in duty free. It is a bit of an anomaly. The fishing industry is in bad shape right

[Translation]

M. MacLeod: Ça donnerait certainement un coup de fouet aux activités du secteur et nous faciliterait la tâche. Le plus difficile dans notre secteur, c'est de trouver le financement; ça ne fait aucun doute. Nous aurions toujours besoin d'aller chercher de bons contrats pour vouloir justifier tout cela. Une fois que tout cela est en place, il faudrait un certain mécanisme—comme le fait l'APECA pour ce qui est des réductions d'intérêt—il y a là aussi un point intéressant: les transports sont expressément exclus des subventions spéciales accordées par l'APECA et autres, les réductions d'intérêt—voilà qui pourrait nous aider. Il s'agit simplement de savoir si notre pays en a les moyens.

M. Angus: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Richardson.

M. Richardson (Calgary—Sud-Est): Je vous remercie, monsieur MacLeod, de votre comparaison. J'ai apprécié ce que vous aviez à dire au sujet du projet de loi.

J'aimerais obtenir quelques éclaircissements au sujet d'une observation que vous avez faite. C'est une question qui a d'ailleurs été soulevée lors de la deuxième lecture du projet de loi. Vous l'avez évoquée, de même que M. Baker, qui a quitté la séance; il s'agit de l'exemption des bateaux de pêche étrangers de l'application des dispositions de la loi.

L'exemption des bateaux de pêche étrangers de l'application des dispositions du projet de loi C-33 vient du fait que les pêches sont d'ores et déjà régies par les dispositions de la Loi sur la protection des pêches côtières et qu'il n'est pas nécessaire que ce domaine soit régi par des textes législatifs faisant double emploi. Je crois que c'est au paragraphe 3(2) qu'on en parle. On peut voir plus clairement ici qu'il n'est pas nécessaire d'appliquer aux bateaux de pêche des textes législatifs faisant double emploi. Les dispositions de l'alinéa 3(1)a) sont les suivantes:

a) utilisés comme bateau de pêche au sens de la Loi sur la protection des pêches côtières dans le cadre d'activités régies par cette loi. . .

À partir du moment où les bateaux de pêche se livrent à des activités commerciales de type maritime, autres que la pêche, ils relèvent des dispositions de la Loi sur le cabotage. Si c'est un bateau de pêche, il relève des dispositions de la Loi sur la protection des pêches côtières. S'il arrête de prendre du poisson et s'il remorque une embarcation quelconque jusqu'au port, les dispositions de cette loi s'appliquent alors. Je croyais que c'était assez clair. Je l'ai expliqué à M. Baker en deuxième lecture. Je le refais une fois de plus ici à votre intention.

M. MacLeod: Puis-je faire une observation à ce sujet?

M. Richardson: Allez-y.

M. MacLeod: Voilà qui est assez intéressant étant donné qu'un grand nombre de navires ravitailleurs ont été convertis en bateaux de pêche à la suite du retournement de la conjoncture vers le milieu des années 1980. Ces mêmes navires qui ne pouvaient pas travailler dans notre secteur et sur lesquels il fallait payer des droits, à partir du moment où ils ont été transformés d'un coup de baguette magique en bateaux de pêche—ces mêmes navires, en tous points pareils,

[*Texte*]

now, and it probably needs the assistance of an off-duty holiday. We're operating under the same kinds of pressures and constraints in terms of what the fishing industry is facing for operation of vessels.

[*Traduction*]

sont revenus travailler dans le secteur de la pêche sans payer de droits. Il y a là une certaine anomalie. Le secteur des pêches est mal en point aujourd'hui et il a probablement besoin d'un coup de pouce. Nous faisons face aux mêmes contraintes et aux mêmes pressions que le secteur des pêches pour ce qui est de l'exploitation des navires.

• 1210

Mr. Manley: I'm now confused. Is that consistent with what Mr. Richardson said?

Mr. Richardson: What I'm saying is that under the provisions of this act, if a fishing vessel does anything other than fish, if it does what you do, or it tows people, or it hauls passengers or goods, then it comes under the provisions of this act.

Mr. Manley: Right.

Mr. Richardson: It doesn't happen when it's fishing because it's already covered in another act called the Coastal Fisheries Protection Act. We don't need duplicate legislation. That was the whole point.

Mr. Manley: But Mr. MacLeod's point is that they are not treated the same way. He's arguing for a similar treatment for vessels that are used in coastal trade as is presently afforded vessels used in the fishing trade. It may be covered under the other act, but he's still saying that they're not treated the same way as the other vessels. I'm just trying to understand. Were you contradicting his point?

Mr. Richardson: No, no. I just wanted to clarify why fishing vessels were exempt from this particular act. This is what we're dealing with. We're dealing with the Coasting Trade Act, not the Coastal Fisheries Protection Act.

The question Mr. Baker raised was why in fact were fishing vessels exempt from the Coasting Trade Act? The reason they're exempt from the Coasting Trade Act is because they're already covered in the Coastal Fisheries Protection Act. That was the only point I wanted to make.

The Chairman: Thank you, gentlemen. Thank you, Mr. MacLeod, for your appearance this morning. I appreciate it very much.

If we have no further business, the meeting will adjourn to the call of the chair.

M. Manley: J'ai du mal à suivre. Est-ce que c'est conforme à ce que nous dit M. Richardson?

M. Richardson: Je dis qu'en vertu des dispositions de ce projet de loi, si un bateau de pêche fait autre chose que de la pêche, s'il fait ce que vous faites, s'il remorque des embarcations, s'il embarque des passagers ou des marchandises, il relève des dispositions de cette loi.

M. Manley: Très bien.

M. Richardson: Ce n'est pas ce qui se passe dans le secteur de la pêche, qui relève déjà des dispositions d'une autre loi, appelée «Loi sur la protection des pêches côtières». Nous n'avons pas besoin d'une législation faisant double emploi. C'est ça que je voulais dire.

M. Manley: Ce que dit toutefois M. MacLeod, c'est que son secteur n'est pas traité sur le même pied. Il demande pour les navires qui font du cabotage un traitement semblable à celui qui est accordé à l'heure actuelle aux bateaux de pêche. Ces derniers relèvent peut-être des dispositions d'une autre loi, mais les témoins n'en affirment pas moins qu'ils sont traités différemment des autres navires. J'essaie simplement de comprendre. Est-ce que vous réfutez cet argument?

M. Richardson: Non, absolument pas. Je voulais simplement préciser la raison pour laquelle les bateaux de pêche étaient exemptés des dispositions de cette loi en particulier. C'est ça qui nous intéresse. Nous nous intéressons à la Loi sur le cabotage et non pas à la Loi sur la protection des pêches côtières.

Monsieur Baker nous a demandés pour quelle raison les bateaux de pêche étaient exonérés de l'application de la Loi sur le cabotage. Ils en sont exonérés parce qu'ils relèvent d'ores et déjà des dispositions de la Loi sur la protection des pêches côtières. C'est tout ce que je voulais dire.

Le président: Messieurs, je vous remercie. Merci, Monsieur MacLeod, d'avoir comparu parmi nous ce matin. Je vous en suis très reconnaissant.

S'il n'y a pas d'autres questions, la séance est levée jusqu'à nouvel avis.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Industry, Science & Technology:

André Lafond, Director General, Shipbuilding, Marine In-
land Defense Systems Branch.

From the Canadian Offshore Vessel Operator Association:

Donald A. MacLeod, General Counsel.

TÉMOINS

Du ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie:

André Lafond, directeur général, Construction navale, Systè-
mes de défense maritime et terrestre.

De Canadian Offshore Vessel Operator Association:

Donald A. MacLeod, conseiller juridique.

A1
XC27
T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 16

Tuesday, March 31, 1992

Chairperson: Robert A. Corbett



CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 16

Le mardi 31 mars 1992

Président: Robert A. Corbett

Document
Publication

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on February 25, 1992, consideration of the competitiveness and viability of Canada's Ports

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement ainsi qu'en vertu de l'ordre adopté par le Comité en date du 25 février 1992, considération de la viabilité et la compétitivité des ports du Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen:

Stan Keyes

Denis Pronovost

Members

Iain Angus

Ken Atkinson

John Manley

Lee Richardson

Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents:

Stan Keyes

Denis Pronovost

Membres

Iain Angus

Ken Atkinson

John Manley

Lee Richardson

Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, March 31, 1992
(29)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Lee Richardson and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Ports Corporation: Arnold E. Masters, Chairman; Jean Michel Tessier, President and Chief Executive Officer; Hassan J. Ansary, Executive Vice-President.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on February 25, 1992, consideration of the competitiveness and viability of Canada's Ports.

Arnold Masters and Jean Michel Tessier made statements and answered questions.

At 4:10 o'clock p.m., the Chairman left the Chair. The Vice-Chairman (Opposition) took the Chair.

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 31 1992
(29)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Société canadienne des ports: Arnold E. Masters, président; J.-M. Tessier, président-directeur général; Hassan J. Ansary, vice-président général.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à l'ordre qu'il a adopté le 25 février 1992, le comité examine la viabilité et la compétitivité des ports canadiens.

Arnold Masters et Jean-Michel Tessier font des exposés et répondent aux questions.

À 16 h 10, le président quitte le fauteuil remplacé par le vice-président (opposition).

À 17 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, March 31, 1992

• 1533

The Chairman: I call the meeting to order. Pursuant to Standing Order 108 and the terms of reference adopted by the committee on February 25, 1992, consideration of the competitiveness and viability of Canada's ports, the Standing Committee on Transport is about to begin its deliberations on this very important topic.

This afternoon we have with us from the Canada Ports Corporation Arnold Masters, chairman, and J.M. Tessier, president and chief executive officer. Gentlemen, we welcome you here. I understand, Mr. Tessier, that you have to leave for Washington.

Mr. J.M. Tessier (President and Chief Executive Officer, Canada Ports Corporation): Yes, but we'll go through this first.

The Chairman: Okay. So we thank you for being our first witnesses here today. I understand from talking with a colleague of mine, Mr. Wallace Turnbull, with whom I think you're acquainted, that you may possibly wish to consider reappearing at a later date after we have been into our deliberations for some time. We certainly will bear that in mind.

I understand you have prepared a brief and will be presenting that brief. The format of the agenda will simply be that at the conclusion of the presentation of your brief, I will call upon committee members for questions and comments.

Mr. Arnold Masters (Chairman, Canada Ports Corporation): Mr. Chairman and honourable members, it is a pleasure to have an opportunity to appear before you. It is now more than five years since Canada Ports Corporation appeared before this committee. I am happy that we have been invited to come before you on this subject, which we regard as critical and important.

• 1535

I congratulate you, Mr. Chairman, and the members of the committee on your decision to take a look at the competitiveness of the Canadian ports, and I want to offer you the co-operation of Canada Ports Corporation and of the ports that make up the Ports Canada system to make the study effective.

With the committee's permission, Mr. Chairman, both President Jean Michel Tessier and I would like to make brief opening statements, which we shall try to keep to about ten minutes each. However, if it would help orient the committee with respect to Ports Canada's place within the overall port and harbour structure of Canada, I would simply first like to introduce those ports that form part of the Ports Canada family, and relate them to the rest of the Canadian port content.

Unlike American ports, Canada's ports and harbours, apart from a handful of provincial and private ports in various parts of the country, fall under federal jurisdiction. The federal ports fall into three groups. The largest group,

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 31 mars 1992

Le président: La séance est levée. Conformément à l'article 108 du Règlement et au mandat adopté par le Comité le 25 février 1992, à savoir l'examen de la compétitivité et de la viabilité des ports canadiens, le Comité permanent des transports va entamer ses délibérations sur cet important sujet.

Cet après-midi, nous accueillons M. Arnold Masters, président du conseil d'administration de la Société canadienne des ports et M. J.M. Tessier, président directeur général de cette Société. Messieurs, nous vous souhaitons la bienvenue. Je crois savoir monsieur Tessier que vous devez partir pour Washington.

M. J.M. Tessier (président-directeur général de la Société canadienne des ports): Oui, mais nous allons d'abord présenter notre exposé.

Le président: Fort bien. Nous vous remercions d'être notre premier témoin aujourd'hui. J'ai parlé avec un de mes collègues, M. Wallace Turnbull, que vous connaissez je pense, et j'ai cru comprendre que vous souhaiteriez peut-être comparaître à une date ultérieure lorsque nous aurons avancé nos travaux. C'est une possibilité que je vais conserver à l'esprit.

Je crois savoir que vous avez préparé un mémoire et que vous allez le présenter. L'ordre du jour prévoit simplement qu'après la présentation de votre mémoire, je demanderai aux membres du Comité s'ils ont des questions et des commentaires à formuler.

M. Arnold Masters (président de la Société canadienne des ports): Monsieur le président et honorables députés, c'est un plaisir de comparaître devant vous. La dernière comparution de la Société canadienne des ports devant ce Comité remonte à plus de cinq ans. Je suis heureux que vous nous ayez invités pour vous parler de ce sujet, qui revêt à nos yeux une importance déterminante.

Monsieur le président, membres du comité, je vous félicite d'avoir décidé d'examiner la question de la compétitivité des ports canadiens et je vous offre la collaboration de la Société canadienne des ports ainsi que celle des ports qui constituent le réseau de Ports Canada.

Avec la permission du comité, monsieur le président, Jean-Michel Tessier et moi aimerions vous présenter un bref exposé, que nous allons tenté de limiter à 10 minutes chacun. Toutefois, pour replacer la situation de Ports Canada dans toute la structure portuaire du Canada, je voudrais vous décrire les ports qui font partie de la famille de Ports Canada et préciser la façon dont ils se rattachent à tout le réseau portuaire canadien.

À la différence des ports américains, tous les ports canadiens, à l'exception d'un petit nombre de ports privés et provinciaux situés dans diverses régions du pays, relèvent de la compétence fédérale. Les ports fédéraux se répartissent en

[Texte]

some 300 ports, many of them quite small, are directly administered by the Department of Transport's harbours and ports directorate, from which Don Morrison is here today. Then you have the nine harbour commissions located in Ontario and B.C., which are administered by boards of commissioners partly appointed by the municipalities in which the harbours are located and partly by the federal government. Fisheries and Oceans also administers a system of small craft harbours, a few of which also function as commercial harbours. Finally there is the crown corporation structure of Ports Canada.

Ports Canada describes a system of 15 ports governed by the Canada Ports Corporation Act of 1983. Of these ports, seven have achieved the status of local port corporations with their own federally appointed local boards and control of the day-to-day administration of the ports. These are the St. John's, Halifax, Saint John, Quebec, Montreal, Vancouver, and Prince Rupert port corporations. They are responsible for their own corporate planning in co-operation with Canada Ports Corporation, since our board must recommend their corporate plans and capital budgets to the Minister of Transport for approval by Treasury Board and the Governor in Council.

Another eight ports are directly administered by Canada Ports Corporation under the president, Jean Michel Tessier. These are located at Belledune, New Brunswick; Sept Îles, Chicoutimi, and Trois Rivières in Quebec; Port Colborne in Ontario; and Churchill in Manitoba.

To put things in perspective then, Ports Canada consists of the principal tidewater and St. Lawrence ports, with a few other facilities inland and on the coasts. Collectively, these ports account for over half of Canada's international waterborne trade. The rest is split as follows: about 20% for harbour commissions, about the same for Transport Canada's ports and harbours, and the rest for the private or provincial ports. We also handle just about all of the country's containerized traffic and nearly 80% of Canada's export grain.

It is two weeks ago today that I was appointed chairman of the board of this corporation. One week ago today the president and I were in Vancouver for our quarterly board and committee meetings. In responding to this invitation upon our return last Thursday we have found that there is more we would like to talk about on the subject of your inquiry than we have been able to prepare formally and present in the available time. We are in the midst of working out the directions of the corporation, and I shall have more to say in a moment about some of the decisions that were taken in Vancouver that bear on the subject of this inquiry.

[Traduction]

trois catégories. La plus importante en nombre, compte quelque 300 ports dont la plupart sont de très petits et sont directement administrés par la direction des havres et ports du ministère des Transports, que représente ici Don Morrison. Viennent ensuite neuf commissions portuaires situées en Ontario et en C.-B., qui sont administrées par des conseils de commissaires nommés, en partie, par les municipalités où sont situés les ports et en partie par le gouvernement fédéral. Pêches et Océans administre également un réseau de ports pour petites embarcations, dont certains font également fonction de ports commerciaux. Il y a enfin la société d'État qu'est Ports Canada.

Ports Canada comprend un réseau de 15 ports régis par la Loi sur la Société canadienne des ports de 1983. Ces ports ont obtenu le statut de sociétés portuaires locales ayant chacune leur conseil local, nommé par le gouvernement fédéral, et qui contrôle l'administration quotidienne de ces ports. Il s'agit des sociétés portuaires de St. John's, de Halifax, de Saint John, de Québec, de Montréal, de Vancouver et de Prince Rupert. Ils sont responsables de leur propre planification en collaboration avec la Société canadienne des ports, puisque notre conseil d'administration doit recommander leurs plans sociaux et leur budget d'immobilisation au ministère des Transports de sorte à les faire approuver par le Conseil du Trésor et le gouverneur en conseil.

Huit autres ports sont directement administrés par la Société canadienne des ports sous la présidence de M. Jean-Michel Tessier. Il s'agit des ports de Belledune, au Nouveau-Brunswick, de Sept-Îles, de Chicoutimi et de Trois-Rivières à Québec, de Port Colborne en Ontario et de Churchill au Manitoba.

Pour replacer tout cela dans une perspective plus large, disons que Ports Canada comprend les principaux ports de mer et du St-Laurent, ainsi que quelques autres installations situées à l'intérieur et le long des côtes. Ensemble, ces ports représentent plus de la moitié du commerce international par voie d'eau au Canada. Le reste se répartit de la façon suivante: 20 p. 100 relèvent des commissions portuaires, à peu près le même pourcentage relèvent de Ports et havres, de Transports Canada et le reste dépend des ports provinciaux ou privés. Nous nous occupons de la quasi totalité du trafic par conteneur au pays et de près de 80 p. 100 des exportations de céréales canadiennes.

Cela fait deux semaines aujourd'hui que j'ai été nommé président du conseil d'administration de cette société. Il y a une semaine, je me trouvais avec mon prédécesseur, à Vancouver, pour assister à nos réunions trimestrielles du conseil d'administration et du comité. À notre retour jeudi dernier, nous avons constaté que, pour donner suite à votre invitation, nous aimerions aborder le sujet de votre enquête plus en profondeur que ne l'auraient permis les notes que nous avions préparées entre temps. Nous sommes en train de reformuler les objectifs de la société et je souhaiterais vous en dire davantage sur les décisions qui ont été prises à Vancouver et qui portent sur le sujet de votre enquête.

[Text]

I am delighted that this committee has decided to undertake a study of the competitiveness of Canadian ports and routings. Before being appointed as chairman, I served on the board of Canada Ports Corporation for nearly five years, and in the past two have chaired the Container Competitiveness Committee, whose report was publicly released last fall.

While that study dealt with the competitiveness of our ports in attracting and serving international container traffic at a cost that provides effective value to Canadian shippers and that meets national and regional economic objectives, we are also concerned about the competitiveness of our ports in moving bulk cargos. Indeed, in some ways the competitiveness of our bulk ports can have a more direct impact on national and regional industrial economic objectives, and particularly on the capacity of Canadian industry to compete in world markets than the competitiveness of our container ports, for the simple reason that Canadian bulk products may not get mined or sold at all unless there is a good port nearby, while exporters and importers of containerized products can move their goods through American ports quite readily.

• 1540

That alarming fact was one of the prime reasons why we undertook our container competitiveness study. The danger that New York, Los Angeles or Seattle might gradually draw enough traffic away from Halifax, Montreal, and Vancouver to deprive them of the critical mass they needed to remain viable as container ports was the nightmare scenario motivating our study.

Canada, when we look at its history, was built on the east-west transportation routes. If we allow these to erode as competitive corridors for the movement of goods then we have allowed yet one more powerful factor to undermine the dynamic that holds the country together. We have also taken away the assurance that Canadian importers and exporters need for a reliable port system to be in place to serve them and not just an American system that treats Canadian cargo as incremental to its own and as something to be carried when there is room.

Indeed, while we stick very seriously to the demand in our act that we maintain a competitive and commercially viable port system, we also take the continued existence of the country as an absolute bedrock concern. We are dedicated to doing all we can to maintain the viability of Canadian transportation routings. In that regard we have the agreement of our CPC board and the container ports to establish a working committee of the three principal container ports under the chairmanship of Canada Ports Corporation to do developmental work on the concept of a Maple Leaf Route for containerized goods. We'll see whether we can start working toward such a system with the railroads.

[Translation]

Je suis très heureux de voir que votre comité a décidé d'entreprendre cette étude de la compétitivité des ports canadiens et des axes d'acheminement. Avant d'être nommé président du conseil d'administration, j'ai été membre du conseil de la Société canadienne des ports pendant près de cinq ans, et au cours des deux dernières années, j'ai présidé le Comité sur la compétitivité du conteneur, dont le rapport a été publié l'automne dernier.

Cette étude portait sur la compétitivité de nos ports pour attirer et desservir le trafic international de conteneurs à un coût intéressant pour les chargeurs canadiens et qui répondent aux objectifs économiques nationaux et régionaux; mais la compétitivité de nos ports, pour ce qui est des marchandises en vrac, nous paraît constituer un autre aspect important. En fait, d'une certaine façon, la compétitivité de nos ports vraquiers peut avoir des répercussions plus directes sur les objectifs économiques, industriels, nationaux et régionaux—et en particulier sur la capacité de l'industrie canadienne de faire face à la concurrence sur les marchés mondiaux—que la compétitivité de nos ports de conteneurs, pour la simple raison que les produits canadiens en vrac ne seraient pas extraits du sol ni vendus s'il n'existait pas d'installations portuaires à proximité, alors que les exportateurs et les importateurs de produits en conteneurs peuvent très facilement faire transiter leurs produits par les ports américains.

C'est ce fait inquiétant qui nous a surtout poussé à entreprendre notre étude sur la compétitivité du transport par conteneurs. Notre étude a été motivée par la crainte que New York, Los Angeles ou Seattle pourraient, petit à petit, retirer suffisamment de trafic à Halifax, Montréal et Vancouver au point de les empêcher d'avoir le trafic minimum dont ils ont besoin pour demeurer des ports de conteneurs viables.

Lorsqu'on examine l'histoire du Canada, on constate que ce pays s'est construit sur des axes orientés est-ouest. L'érosion de ces couloirs compétitifs pour le déplacement des marchandises est un facteur important qui nuit à la dynamique qui soude les différentes parties du pays. D'autre part, les importateurs et exportateurs canadiens ont besoin d'un système portuaire efficace qui soit à leur service, et non pas d'un système américain pour qui les marchandises canadiennes sont un simple complément dont on s'occupe lorsqu'on a le temps.

En fait, nous nous attachons à réaliser les objectifs que nous fixe la loi, à savoir préserver un système portuaire compétitif et viable commercialement; toutefois, le maintien de l'unité canadienne est un objectif qui est également essentiel pour nous. Nous nous sommes engagés à faire tout notre possible pour conserver la viabilité des itinéraires de transport canadiens. Sur ce point, le conseil d'administration de la SCP et les ports de conteneurs se sont entendus pour créer un groupe de travail regroupant les trois principaux ports de conteneurs, sous la direction de la Société canadienne des ports, pour préciser et concrétiser le concept de «Route de la feuille d'érable» pour les marchandises conteneurisées. Nous allons également essayer de développer ce genre de système dans le cas des chemins de fer.

[Texte]

This term "Maple Leaf Route" was coined by one of our directors who is the chairman of the Vancouver Port Corporation. This expresses a concept that can maintain our competitiveness in the world. I would like to take a moment to talk about it.

Until 15 years ago, ports moved traffic in and out of a hinterland that was by and large within about 600 miles of the port. Through the 1980s while containerization took increasing hold in the movement of general cargo, a revolution developed that has gradually seen ports detach from a specific and limited hinterland. Increasingly, ports are connected to rail and sometimes truck routings that link them to market centres sometimes thousands of miles away.

To a very significant extent, the competitiveness of a port has become dependent on the competitiveness of its rail links to other places. Shipping lines faced with the huge costs of building vessels and an enormous hourly operating cost while they sit in harbours, have increasingly sought to use load centers and reduce their ports of call. This is a central theme in our container competitiveness study.

Incidentally, while there was considerable pressure on us to produce a report on that study for public use, one of the real benefits of the study was to bring us into increasingly close contact and co-operation with the railroads on ways to improve port competitiveness by improving rail competitiveness to and from the ports. We have, as a result of that study developed with both major Canadian railways, a steering committee to develop means of co-operation between ports and railways in serving our shared customers. We can co-operate on such matters as, for example, EDI, electronic data interchange, which offers greater logistical control, easier customs clearance and substantial cost savings to shipping lines and freight forwarders and shippers. Our shared EDI standards become an element feeding our joint competitiveness.

As in other businesses, strategic partnerships with our transportation partners constitute a central element of need that we have identified in our study. I would not want to understate the continuing importance of local markets to the viability of a port. Halifax does not have the large local market which would attract shipping lines to it as New York which can serve that market and then the markets beyond. Halifax has nonetheless had an excellent history of serving the central Canadian market without that advantage of a huge local market.

It is port with solid advantages like our other container ports in Montreal and Vancouver. It will always have ups and downs as certain kinds of business fluctuate. It will always be a port of choice for some cargo moving into central Canada. We know that and the administrators of the Port of Halifax know that.

[Traduction]

C'est un de nos administrateurs, le président de la société portuaire de Vancouver qui a trouvé l'expression «route de la feuille d'érable». Il s'agit d'une idée qui peut nous aider à maintenir notre compétitivité sur le plan international. J'aimerais prendre un moment pour vous en parler.

Jusqu'à il y a une quinzaine d'années, les ports accueillaient le trafic à destination ou en provenance de l'arrière pays, soit au maximum dans un rayon de 600 milles du port. Avec les années 80, la conteneurisation s'est imposée dans le transport des marchandises, ce qui a eu pour effet de séparer peu à peu les ports de leur arrière pays traditionnel. Les ports sont maintenant desservis par des itinéraires ferroviaires et parfois routiers qui les relient à des centres commerciaux pouvant être situés à des milliers de milles de là.

Dans une grande mesure, la compétitivité d'un port dépend désormais de la compétitivité de son raccordement ferroviaire avec le reste du pays. Les compagnies maritimes doivent faire face aux énormes dépenses qu'exige la construction de navires, ainsi qu'à des coûts d'exploitation horaires très élevés lorsque ces navires se trouvent dans un port; cela étant, elles tentent de plus en plus d'utiliser des centres de chargement et de réduire leurs escales. C'est le thème central de notre étude sur la compétitivité du transport en conteneurs.

Je mentionnerai, en passant, qu'hormis les pressions que nous avons subies pour publier un rapport à partir de cette étude, celle-ci nous a amenées à resserrer nos liens et à collaborer avec les chemins de fer et à collaborer avec eux pour trouver des façon d'améliorer la compétitivité des ports en améliorant celle du rail et, notamment, grâce à des raccordements avec les ports. À la suite de cette étude à laquelle ont participé les deux grandes sociétés canadiennes de chemin de fer, nous avons mis sur pieds un comité directeur chargé de mettre au point des façons de faire collaborer les ports et les compagnies de chemin de fer pour mieux servir nos clients communs. Nous pouvons collaborer dans des domaines comme, par exemple, l'EDI, ou échange de données informatisées, qui permet un meilleur contrôle logistique, des passages en douane plus faciles et des économies importantes de coûts aux compagnies maritimes, aux transitaires et aux expéditeurs. Nos normes communes en matière d'EDI sont un des éléments qui améliorent notre compétitivité.

Comme pour les autres entreprises, les liens stratégiques que nous avons noués avec nos partenaires dans le secteur du transport, constituent une nécessité que nous avons soulignée dans notre étude. Je ne voudrais pas sous-estimer l'importance qu'ont toujours les marchés locaux pour la viabilité d'un port. Halifax ne dispose pas d'un marché local qui pourrait attirer les compagnies maritimes comme le fait le port de New York qui peut desservir ce marché et bien d'autres au-delà. Halifax a néanmoins fort bien réussi à desservir le marché canadien central sans avoir l'avantage d'un marché local important.

C'est un port qui offre de solides avantages comme nos autres ports de conteneurs à Montréal et à Vancouver. Son activité connaîtra certainement des hauts et des bas, comme toutes les autres entreprises. Il demeurera toujours un port de choix pour les marchandises à destination du Canada central. Nous savons cela et les administrateurs du port d'Halifax le savent également.

[Text]

[Translation]

• 1545

At the moment, Halifax is involved in the consequences of adjustments to service patterns by the world shipping services, as are other ports up and down the Atlantic seaboard. These adjustments are cyclical, connected with shifts in the size of container ships that can be economically used on trans-oceanic routes. There is at present over-tonnaging on the Atlantic routes, as new ships of economical size are brought onstream while the existing ships, instead of being retired, are kept in service on the same or similar routings, with a sizable depressive effect on Atlantic shipping rates. It squeezes the ocean shipping lines and leads them among other things to rationalize their ports of call.

Halifax is currently facing a downturn in container traffic as a result of this situation, but not because of any failing on the part of the Halifax Port Corporation's board or management.

The railroad has been subject to criticism from us in the past for its pricing policies, particularly with regard to differentials on 20-foot versus 40-foot containers, but the port has worked closely with its shipping lines and with CN to determine the improvements required to make them more competitive in central Canadian and U.S. markets and has developed some responses, such as the recently introduced double-stack rail service, which has received assistance from the Government of Nova Scotia.

CN is a key player here and its own moves to improve the competitiveness of this routing are probably already known to you. I would commend to the committee, Mr. Chairman, study of the moves that have been made both by CN and CP Rail to improve their competitiveness in serving Canadian container ports. Ports Canada has strongly supported the granting of relief to the railways on fuel excise tax, on capital cost allowance, and on other aspects of taxation policy that lay a burden of uncompetitiveness on them relative to the American railways they compete with. We are supportive of the measures of relief announced by the Minister of Transport in December to grant some easing of this burden.

We would like to see more federal initiatives, including a discussion with the provinces about the effect of provincial excise fuel tax on carriage of intermodal traffic by Canadian railroads. The Province of Nova Scotia has been a leader by eliminating the provincial excise fuel tax charged to the railroads, and with its assistance for the introduction of double-stack container intermodal service.

We could talk about the competitive situation of each of our container ports, and perhaps the committee will decide it would like us to return with those ports to permit closer examination of each or all of them. For the present, it is

À l'heure actuelle, Halifax s'adapte au contre-coup de l'évolution dans le monde des transports maritimes internationaux, comme le font les autres ports situés sur la Côte atlantique. Il s'agit d'ajustements cycliques, reliés à la modification de la taille des navires porte-conteneurs qui peuvent être exploités de façon rentable sur les itinéraires transocéaniques. Il existe actuellement une surcapacité sur les itinéraires atlantiques, puisqu'on met en opération des navires neufs de taille plus rentable tout en maintenant en service les navires plus anciens, au lieu de les retirer sur des itinéraires identiques ou comparables, ce qui provoque des pressions à la baisse sur les tarifs du transport dans l'Atlantique. Cela réduit la marge bénéficiaire des compagnies de navigation et les incite, notamment à restructurer leurs escales.

Halifax fait actuellement face à une baisse du trafic de conteneurs en raison de cette situation, et non pas des lacunes de la direction ni du conseil de la Société portuaire d'Halifax.

Par le passé, nous avons critiqué les compagnies de chemin de fer pour leur politique en matière de prix, en particulier pour ce qui est des différences de tarifs pour les conteneurs de 20 pieds et les conteneurs de 40 pieds; mais ce port a travaillé en étroite collaboration avec les compagnies maritimes et le CN pour préciser les améliorations qu'il conviendrait d'apporter pour renforcer leur compétitivité sur les marchés américains et du Canada central; le port de Halifax a ainsi pris certaines initiatives, comme tout le nouveau gerbage des conteneurs transportés par rail, qui a obtenu l'aide du gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

Le CN joue un rôle important dans ce dossier et vous êtes probablement déjà au courant des initiatives qu'il a prises pour améliorer la compétitivité de cet itinéraire. Monsieur le président, je recommande au comité d'étudier les mesures qu'ont adoptées tant le CN que le Canadian Pacific en vue d'améliorer leur compétitivité dans les services offerts dans les ports canadiens à conteneurs. Ports Canada a vigoureusement défendu les exemptions fiscales accordées aux chemins de fer pour ce qui est de la taxe d'accise sur le carburant, de l'amortissement, ainsi que les autres aspects de la politique fiscale qui ont un effet négatif sur leur compétitivité par rapport aux compagnies de chemin de fer avec qui ils sont en concurrence. Nous appuyons les mesures qu'a annoncées au mois de décembre le ministre des Transports dans le but d'alléger quelque peu leur fardeau.

Nous aimerions voir davantage d'initiatives fédérales, notamment des discussions avec les provinces sur l'effet de la taxe provinciale sur le carburant sur le transport intermodal par les chemins de fer canadiens. La province de Nouvelle-Écosse a assumé un rôle de chef de file, en supprimant la taxe provinciale sur les carburants pour les chemins de fer et en apportant son aide à l'introduction d'un service intermodal de conteneurs gerbés.

Nous pourrions parler de la compétitivité de chacun de nos ports à conteneurs, et le comité souhaitera peut-être nous voir parler de ces différents ports plus en détails. Pour le moment, je me contenterai de préciser que nous allons

[Texte]

perhaps enough to say that we will be pursuing within the Ports Canada system and with the railways, Canada Customs and the shipping community the development of a Maple Leaf route that will tell foreign shippers worldwide that we here in Canada offer a stable platform for shipment of goods into and out of North America. We have a railway system that spans the continent in a way that American railways do not, and our strong railways have made many adroit moves to become key players also in moving traffic through the Chicago hub, which has become the pivot of containerized cargo off both oceans.

I would commend to the committee some examination of how our railways are improving their capacity to compete for market share of the enormous traffic moving through this midwest load centre.

I would like to say a little also about the competitiveness of our bulk ports. Because bulk products are often of low value per tonne and are generally found also in the other ports of the world, the cost of transporting them to market has to be as cheap as possible if they are to reach market at a competitive price. Long-distance sea transportation is much cheaper than any form of land transportation.

The ideal situation is to mine your coal or iron ore right beside a good deep harbour located on an ocean route leading direct to your major markets. Sept-Îles, for example, is the second-largest port in Canada in terms of mere tonnage, mainly because it ships principally iron ore, which comes down by dedicated rail lines, longer ones than would be ideal, from the interior of Quebec and Labrador and loads into some of the largest bulk ships afloat for export.

A relatively balanced trade developed through ports like Sept-Îles to move iron ore up the St. Lawrence to the Great Lakes steel mills then bring grain back down to tidewater, the one cargo providing a backhaul for the other. This trade still exists and is crucial to the seaway and the St. Lawrence, but it has fallen off as our grain markets have shifted to the Pacific and as demand for steel from the Great Lakes mills has declined.

Montreal and the grain ports of the St. Lawrence River and the Atlantic coast have had problems, as the former flow of grain to them has declined. We are concerned about the effect upon competitiveness of these kinds of changes in bulk movement, as well as about the competitiveness of container routings. I hope the committee's time will permit it to address both kinds of competitiveness questions. And since we have appeared here today on very short notice, I hope you will invite us back later when we can expand on areas in which by that time you may have developed a more precise and focused kind of interest.

[Traduction]

continuer à travailler, avec le réseau de Ports Canada, les chemins de fer, Douanes Canada et le secteur maritime, à la mise au point de la «Route de la Feuille d'érable» qui servira à indiquer aux compagnies maritimes internationales que le Canada offre un centre stable pour l'expédition des marchandises à destination et en provenance de l'Amérique du Nord. Notre réseau de chemins de fer couvre le continent alors que les chemins de fer américains ne le font pas et nos compagnies ferroviaires ont adopté des mesures habiles pour jouer un rôle important dans le trafic qui transite par Chicago, plaque tournante des marchandises conteneurisées en provenance des deux océans.

Je suggérerai au comité d'examiner la façon dont nos compagnies de chemins de fer ont amélioré leur situation concurrentielle en vue d'acquiescer une part de l'énorme trafic qui transite par ce centre de distribution du midwest américain.

Je tiens également à dire quelques mots au sujet de la compétitivité de nos ports vraciers. Les produits en vrac ont souvent une faible valeur à la tonne et se trouvent généralement dans d'autres ports étrangers, raison pour laquelle le coût du transport de ces produits vers leurs marchés doit être aussi faible que possible si l'on veut qu'ils les atteignent à un prix compétitif. Le transport par mer sur de longues distances est beaucoup plus économique que toutes les formes de transport terrestre.

La situation idéale serait la suivante: le charbon ou le minerai de fer est extrait à côté d'un port en eau profonde situé le long d'un itinéraire océanique qui le relie directement aux principaux marchés. Le Port de Sept-Îles, par exemple, est le deuxième port canadien pour ce qui est du tonnage en transit, principalement parce qu'on y expédie du minerai de fer qui arrive, par des voies de chemins de fer spécialisées, plus longues qu'il ne serait souhaitable, en provenance de l'intérieur du Québec et du Labrador et qui est chargé sur les plus grandes vraciers pour l'exportation.

Un commerce relativement équilibré s'est ainsi développé entre des ports comme Sept-Îles qui transportent le minerai de fer du Saint-Laurent jusqu'aux aciéries des Grands Lacs pour ensuite ramener des céréales, permettant aux navires de charger dans les deux sens. Ce commerce existe toujours et joue un rôle crucial pour la voie maritime et le Saint-Laurent, mais il a quelque peu diminué parce que les marchés céréaliers se sont déplacés dans le Pacifique et que la demande d'acier des usines situées près des Grands Lacs a chuté.

• 1550

Montréal et les ports céréaliers situés sur le Saint-Laurent et la Côte atlantique ont connu certains problèmes, parce que les expéditions de céréales ont baissé. L'effet que ce genre de changement pourrait avoir sur le déplacement des marchandises en vrac, sur leur compétitivité ainsi que sur la compétitivité des itinéraires de conteneurs, nous préoccupe. J'espère que le comité aura le temps d'aborder ces deux types de compétitivités. Étant donné le peu de temps dont nous avons disposé pour préparer notre comparution d'aujourd'hui, j'espère que vous nous réinvitez plus tard et que nous pourrions alors revenir sur des sujets qui auront retenu votre attention.

[Text]

We also have great concerns about levels of grain traffic through the Port of Churchill, which is a divisional port administered directly by this corporation, and which we manage to keep going only with the greatest difficulty. The Minister of Transport has shown strong support for keeping Churchill open at a time when its chronic shortage of sufficient grain traffic to break even has made it problematic for us. I am glad to be able to announce that the board of the Canada Ports Corporation, on the recommendation of the president, decided last week that Churchill will open this year and operate at a tightly controlled service level while we seek ways of stabilizing traffic at levels high enough to permit continued operation of the port.

There has been a great deal of distress about the decline of traffic on the seaway itself, and I congratulate this committee on creating a subcommittee to examine its future.

We have a major interest in the success of the seaway. The ports of Quebec and Sept-Îles, for example, are major trans-shipment ports for cargoes moving in and out of the seaway. Our ports have participated with the seaway on joint marketing trips to Europe. We also have our own facilities above Montreal at two points on the seaway—Prescott and Port Colborne.

As the work of your subcommittee proceeds, we would like to be on record as solid supporters of the seaway and partners with it in attempting to secure its health and growth of cargo.

Before Jean Michel's statement, Mr. Chairman, I would like to conclude by mentioning the concern we have about diversion of Canadian cargoes through American ports. We have addressed the problem of diversion of Canadian container traffic, particularly through Seattle and Tacoma on the west coast, in our container competitiveness study. We could speak further about that, but we also share with the Port of Vancouver a concern about the recent shipment by the Wheat Board of Canadian grain through Seattle.

It is, in our view, crucial that the Canadian government and its agencies support these efforts and those of our ports by encouraging the use of Canadian ports for Canadian cargoes. In this regard, we are launching efforts to make our ports aware what government cargoes are available and will share this information with our ports to ensure that their marketing efforts are directed to procuring government-owned or government-sponsored cargoes for our ports. We would hope for the committee's support of this aim.

I thank you, Mr. Chairman. I shall, of course, be available for questions, but I would hope, with your permission, that Mr. Tessier may make his statement before we proceed with questions.

[Translation]

Le trafic céréalier dans le Port de Churchill, un port divisionnaire administré directement par notre société et que nous avons beaucoup de mal à maintenir en activité, nous préoccupe beaucoup. Le ministre des Transports nous a fortement encouragés à maintenir le port de Churchill en activité, même si la faiblesse du trafic céréalier en fait une entreprise difficile à rentabiliser, ce qui nous pose des problèmes. Je suis content de pouvoir annoncer que le conseil d'administration de la Société Ports Canada, sur la recommandation de son président, a décidé la semaine dernière que le Port de Churchill sera ouvert cette année et fonctionnera à un niveau d'activité strictement contrôlé, et que nous nous efforçons de stabiliser le trafic à un niveau suffisant pour permettre la poursuite des activités du port.

On s'est beaucoup inquiété de la réduction du trafic sur la Voie maritime et je félicite le comité d'avoir mis sur pied un sous-comité chargé d'examiner l'avenir de la voie maritime.

Il est très important pour nous que la voie maritime soit une opération rentable. Les Ports de Québec et de Sept-Îles, par exemple, sont les principaux ports de transbordement pour les marchandises qui transitent par la voie maritime. Les administrateurs de nos ports se sont joints à ceux de la voie maritime lors de voyages en Europe ayant pour objet de commercialiser nos services. Nous avons même nos propres installations en amont de Montréal, à deux endroits de la voie maritime—à Prescott et à Colborne.

Nous aimerions qu'il soit consigné au procès-verbal, à l'intention de ce sous-comité, que nous accordons tout notre appui à la voie maritime et que nous nous associons à elle pour renforcer ses activités et le volume des marchandises qui y transitent.

Avant l'exposé de Jean-Michel, j'aimerais, Monsieur le président, terminer en vous faisant part d'une question qui nous préoccupe, à savoir le déroutement des marchandises canadiennes vers des ports américains. Nous avons abordé le problème du déroutement du trafic des conteneurs au Canada, en particulier par Seattle et Tacoma sur la côte ouest, dans notre étude sur la compétitivité du conteneur. Je pourrais vous donner plus de détails à ce sujet, mais nous partageons la préoccupation qu'a exprimée le Port de Vancouver à l'égard de l'expédition récente de céréales canadiennes par la Commission canadienne du blé, par le Port de Seattle.

Il nous paraît essentiel que le gouvernement canadien et ses organismes appuient nos efforts et ceux de nos ports en vue d'encourager l'utilisation des ports canadiens pour les chargements canadiens. Sur ce point, nous avons pris l'initiative de sensibiliser nos ports au fait que le gouvernement fait transporter des marchandises et nous allons partager ces renseignements avec nos sociétés portuaires pour que leurs efforts de commercialisation visent à obtenir les chargements achetés ou subventionnés par le gouvernement pour nos ports. Nous espérons que ce comité partage cet objectif.

Je vous remercie, Monsieur le président, vous pourrez, bien entendu, me poser des questions mais j'aimerais, si vous le voulez bien, que M. Tessier présente son exposé avant que nous ne passions aux questions.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Masters. We appreciate your presentation. We will go on with Mr. Tessier's brief.

Mr. Tessier: Thank you, Mr. Chairman, distinguished members. Before I proceed, I would like to introduce Dr. Ansary, who is our senior vice-president of corporate services.

You have already heard some comments from our chairman. I am sure you are already excited about Ports Canada, so I will proceed and give you more information about this organization.

A port is like an island which has to be linked efficiently and effectively to various transportation systems, such as trucking, rail, and of course water. A port must increase the efficiency of its relations with these modes to keep their costs down and thus become a preferred stop for the vessels plying the oceans and waterways. Ports have to be a strong and reliable link in the chain to provide a secure bridge between the various modes of transport.

As a coastal nation, ports have always been and remain at the forefront of economic development in Canada. Many of the thousands of ports in Canada—because we have many ports in Canada—which developed and flourished in their time, do not provide a commercial port function today. However, the Canadian port system is still substantial and complex. It responds to an important and clearly stated federal government mandate and policy objectives for Canada. The operating structure of the Canadian port system reflects that mandate as set out in our relatively new port policy and legislation which was established in 1983.

• 1555

Notre loi avait pour objet la création d'un réseau portuaire ayant pour rôle: premièrement, de contribuer à la réalisation des objectifs en matière de commerce extérieur; d'être efficace; de garantir aux usagers des ports canadiens l'égalité de traitement; de laisser aux sociétés portuaires locales une très grande marge d'autonomie tout en assurant l'intégrité et l'efficacité du réseau portuaire national, ainsi que l'optimisation de ces ressources; et finalement, de coordonner ces activités avec celles du secteur maritime et avec, évidemment, les réseaux de transport aérien et terrestre.

I can proudly say that during the past nine years under the revised Canadian port policy, considerable progress has been made in achieving these objectives in terms of port structure and performance. First and foremost, we have created seven LPCs, local port corporations, with St. John's, Newfoundland, Saint John, New Brunswick, Halifax, Quebec, Montreal, Prince Rupert, and Vancouver.

In 1991, Ports Canada ports handled over 181 million tonnes of cargo, and believe it or not, that is a 1% increase over 1990. I say this because we went through a difficult period in 1990. Of this, 84% is from the LPCs, local port

[Traduction]

Le président: Je vous remercie M. Masters. Nous avons apprécié votre exposé. Nous allons maintenant passer au mémoire de M. Tessier.

M. Tessier: Je vous remercie, Monsieur le président, distingués membres du comité. Avant de passer au vif du sujet, j'aimerais vous présenter M. Ansary, vice-président général des Services de la Société.

Vous venez d'entendre les commentaires de notre président. Je suis convaincu que vous avez envie d'en entendre encore plus au sujet de Ports Canada et je vais donc vous donner davantage de renseignements sur cet organisme.

Une port est comme une île qui doit être reliée de façon efficace et efficiente aux différents réseaux de transport, tels que la route, le rail et bien entendu les voies d'eau. Chaque port doit améliorer l'efficacité de ses liens avec ces différents modes de transport pour pouvoir en diminuer le coût, et donc devenir une escale de choix pour les navires qui sillonnent les océans et les voies d'eau. Les ports doivent constituer un maillon solide et fiable dans la chaîne qui relie les divers modes de transport.

Comme nous sommes une nation maritime, nos ports demeureront, comme ils l'ont été depuis le début, un élément essentiel du développement économique du Canada. La plupart des milliers de ports canadiens—il est vrai qu'il existe de nombreux ports au Canada—qui se sont développés et ont prospéré à une certaine époque, n'offrent plus aucun service commercial de nos jours. Mais cela n'empêche pas le système portuaire canadien d'être toujours important et complexe. Il répond à une mission et à des objectifs importants et clairement énoncés du gouvernement fédéral. La structure opérationnelle du réseau portuaire canadien reflète la mission qu'a fixé la loi et les politiques adoptées, relativement récemment, en 1983.

This statute aimed at creating a port system that: first, is an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives; is efficient; provides equitable treatment to users of Canadian ports; provides local port corporations with a high degree of autonomy while ensuring the integrity and efficiency of the national port system and the optimum deployment of resources; and, finally, is coordinated with other marine activities and, of course, service and air transportation services.

Je peux dire avec fierté que dans les neuf dernières années au cours desquelles nous avons appliqué la nouvelle politique portuaire canadienne, nous avons fait des progrès considérables vers la réalisation de ces objectifs pour ce qui est de la structure du réseau portuaire et de son efficacité. Nous avons tout d'abord créé sept sociétés portuaires locales, sept SPL, soit à St. John's, Saint-John, Halifax, Québec, Montréal, Prince Rupert et Vancouver.

En 1991, les ports du réseau Ports Canada ont vu transiter plus de 181 millions de tonnes de marchandises, ce qui représente, croyez-le ou non, une augmentation de 1 p. 100 par rapport à 1990. Je vous le précise, parce que nous

[Text]

corportations, and 16% from the divisional ports. Grain represents a major tonnage in our ports, together with coal and a few other resource industry exports. Of course containers play a key role in our business.

Except for a setback in 1989, total traffic levels have been growing steadily since 1985, when the Ports Canada system showed strong growth again in 1991 by reaching over 30 million tonnes, which represents an increase of 21% over the previous year. Most major grain ports include Quebec, Vancouver, and Prince Rupert, and they reported healthy gains for the year. Coal shipments improved by 6% and reached 32.3 million tonnes, up from 30.5 million tonnes handled the previous year.

Total grain shipments handled at the Ports Canada system showed strong growth again in 1991 by reaching over 30 million tonnes, which represents an increase of 21% over the previous year. Most major grain ports include Quebec, Vancouver, and Prince Rupert, and they reported healthy gains for the year. Coal shipments improved by 6% and reached 32.3 million tonnes, up from 30.5 million tonnes handled the previous year.

After a record-breaking year in 1990, activity in the container business was not as strong as in 1991. Container traffic dropped to 12.6 million from 12.9 million. The port of Halifax, as most of you would know, had a difficult year, with a total decrease of 22%, while the port of Vancouver had an increase of over 20% and the port of Montreal of over 1.3%.

After several years of decline, Ports Canada's total non-container traffic has rebounded slightly to 11.2 million tonnes, which represents an increase of 1%.

Based on trends in the last half of 1991 and the beginning of this year, we anticipate—but again you put two economists together and you get three different opinions—some reduction in 1992, and I hope this will not materialize. Revenues from our operations reached a record level of \$200 million in 1991, and the \$20 million improvement was mainly attributed to the entry of Ridley Terminal Inc. (RTI) into the Ports Canada family. On July 30, 1991, Ports Canada acquired Ridley Terminal, and it became a wholly owned subsidiary of CPC as a result of the purchase of its remaining shares. Accordingly, RTI's financial results from the date of acquisition are included with those of Ports Canada.

While the impact of RTI's result is significant for 1991, increases in the volume of grain and coal handled elsewhere in the Ports Canada system also contributed to the higher level of revenues. However, Ports Canada recorded a net loss of \$213 million in 1991, which reflects a net income of \$43 million from operations and the recording of a loss of \$256 million on the acquisition of RTI by the Canada Ports Corporation.

[Translation]

avons connu une période difficile en 1990. Quatre-vingt-quatre pour cent de cette augmentation a été enregistrée dans les sociétés portuaires locales et 16 p. 100 dans les ports divisionnaires. Les céréales représentent un tonnage important dans nos ports, tout comme le charbon et les autres matières premières destinées à l'exportation. Bien entendu, les conteneurs jouent un rôle clé dans notre secteur.

À l'exception du recul enregistré en 1989, le volume total du trafic a augmenté constamment depuis 1985, année où le réseau portuaire canadien a fait transiter environ 155 millions de tonnes de marchandises. Pendant cette période, ce sont les céréales qui ont constitué la marchandise qui a le plus varié dans nos ports, ce qui s'explique principalement par la sécheresse qu'ont connue les Prairies et l'évolution des circuits commerciaux dans ce domaine.

Les expéditions de céréales effectuées par le réseau de Ports Canada ont connu une forte hausse en 1991, puisqu'elles ont dépassé la barre des 30 millions de tonnes, ce qui représente une augmentation de 21 p. 100 par rapport à l'année précédente. Les principaux ports céréaliers comprennent Québec, Vancouver et Prince Rupert et ils ont déclaré de fortes augmentations pour cette année-là. Les expéditions de charbon ont augmenté de 6 p. 100, pour atteindre 32,3 millions de tonnes, contre 30,5 millions de tonnes l'année d'avant.

Après l'année record de 1990, le secteur des conteneurs a légèrement fléchi en 1991. Le trafic des conteneurs est passé de 12,9 millions à 12,6 millions. Le port d'Halifax, comme la plupart d'entre vous le savent certainement, a connu une année difficile, puisque son trafic a baissé de 22 p. 100, alors que le port de Vancouver enregistrerait une augmentation de plus de 20 p. 100 et celui de Montréal de plus de 1,3 p. 100.

Après un fléchissement qui a duré plusieurs années, le total des expéditions, autres que par conteneurs, qui ont transité par Ports Canada a légèrement remonté pour passer à 11,2 millions de tonnes, ce qui représente une augmentation de 1 p. 100.

Si l'on se base sur les tendances enregistrées au cours du deuxième semestre de 1991 et du début de cette année-ci, nous prévoyons—même s'il faut là aussi faire preuve de prudence puisque les économistes ont du mal à s'entendre—une légère réduction pour 1992, mais j'espère que cela ne se concrétisera pas. Nos recettes d'activités ont atteint un chiffre record de 200 millions de dollars en 1991 et l'augmentation de 20 millions de dollars s'explique principalement par l'arrivée de Ridley Terminal Inc. (RTI) dans la famille de Ports Canada. Le 30 juillet 1991, Ports Canada a acheté la société Ridley Terminal, qui est devenue une filiale à part entière de PC, à la suite de l'achat de ses actions. C'est pourquoi les états financiers de RTI à la date de l'achat ont été combinés à ceux de Ports Canada.

Les résultats financiers de RTI ont eu des répercussions importantes en 1991, mais l'augmentation du volume des céréales et du charbon qui ont transité dans le reste du réseau de Ports Canada explique également l'accroissement des recettes. Ports Canada a toutefois enregistré une perte nette de 213 millions de dollars en 1991, soit un revenu net d'exploitations de 43 millions de dollars et une perte de 256 millions de dollars correspondant à l'achat de RTI par la Société canadienne des ports.

[Texte]

[Traduction]

• 1600

I am proud to mention that during the past five years we have consistently made net incomes averaging over \$50 million per annum. Ports Canada declared and paid dividends of \$13 million based on the 1990 financial results. Since 1986 Ports Canada has declared and paid dividends of almost \$61.5 million. In addition, we have contributed \$233 million for a deficit reduction requested by the Government of Canada in 1986 and in 1990.

One of our major accomplishments was the establishment of an interport loan fund. The fund started with \$27 million of dividends that were payable to the federal government. The federal government invested in 1991 an additional \$10 million in the interport loan fund. The fund, which is administered by CPC, provides an alternative source of financing for financially viable capital projects of the Ports Canada system.

Borrowings from the fund in 1991 were used for the construction of a coal terminal at the Port of Belledune in New Brunswick and handling and storage facilities as part of the Alouette project at the Port of Sept-Îles, Alouette being the aluminum smelter in Sept-Îles. Those two projects are among the major expansions currently underway within our system.

During the year the Ports Canada system invested \$95 million in capital improvements. Of this amount, \$41 million was provided by internally generated funds and \$21 million by borrowings from the fund. Further expansion and upgrading of port facilities at Sept-Îles, Belledune, Saint John, New Brunswick, Vancouver, and Montreal comprised the major capital investment in 1991.

We have been investing heavily to modernize and improve the commercial port system of Canada and over the last eleven years we have invested \$750 million. What is interesting to mention also is on top of that over the last two years we had from the private sector close to \$4.5 billion of investment. I think this is quite significant.

Over the next five years we are planning to invest close to half a billion dollars on capital works. Our capital investment has great economic value for Canada. For example, at the Port of Sept-Îles on the St. Lawrence River we are investing \$140 million to serve a new aluminum smelter, which will be ready this summer, which has attracted private sector investment of \$1.5 billion. The beauty is this is going to add a million tonnes and 600 new jobs. This is a strong indication of our economic value in this country.

At the Port of Belledune on the north coast of New Brunswick, we are building a \$25-million wharf to bring in coal to serve a new coal-fired energy installation worth \$1.2 billion. Again, this is going to create hundreds of jobs and this is going to add close to 1.4 million tonnes to the Port of Belledune. As you can see, ports can assist and promote private sector investment.

Je suis fier de mentionner qu'au cours des cinq dernières années, nous avons régulièrement enregistré des revenus nets s'établissant en moyenne à plus de 50 millions de dollars par an. Ports Canada a versé des dividendes de 13 millions de dollars à partir des résultats financiers de 1990. Depuis 1986, Ports Canada a versé des dividendes s'élevant à près de 61,5 millions de dollars. De plus, nous avons versé 233 millions de dollars pour réduire le déficit, comme l'avait demandé le gouvernement du Canada en 1986 et 1990.

Une de nos principales réalisations a été la création du Fonds de prêts interportuaires. Le fonds a été ouvert avec un montant de 27 millions de dollars qui représentaient des dividendes payables au gouvernement fédéral. En 1991, le gouvernement fédéral a versé un montant supplémentaire de 10 millions de dollars dans le fonds de prêts interportuaires. Le fonds est administré par SPC et constitue une autre source de financement pour les projets d'immobilisations viables du réseau de Ports Canada.

Les prêts accordés par le fonds en 1991 ont servis à la construction d'un terminal charbonnier dans le port de Belledune au Nouveau-Brunswick et d'installations de manutention et d'entreposage dans le cadre du projet Alouette, dans le port de Sept-Îles, Alouette est l'usine d'aluminium de Sept-Îles. Ces deux projets constituent les principales expansions en cours dans notre réseau.

L'année dernière, le réseau de Ports Canada a investi 95 millions de dollars en améliorations de ses immobilisations. Ce montant comprend 41 millions de fonds autogénérés et 21 millions d'emprunts auprès du fonds. L'agrandissement et la rénovation des installations portuaires de Sept-Îles, Belledune, Saint John, Vancouver et Montréal constituent le principal investissement effectué en 1991.

Nous avons beaucoup investi pour moderniser et améliorer le réseau portuaire commercial du Canada et nous avons investi 750 millions de dollars ces 11 dernières années. Il est intéressant de noter qu'en plus de cette somme, le secteur privé a investi, depuis deux ans, près de 4,5 milliards de dollars. Il y a là un aspect particulièrement important.

Au cours des cinq prochaines années, nous projetons d'investir près d'un demi million de dollars en travaux d'immobilisation. Nos investissements représentent une valeur économique importante pour le Canada. Par exemple, nous investissons 140 millions de dollars dans le port de Sept-Îles situé sur le Saint-Laurent pour desservir une nouvelle usine d'aluminium, qui sera prête cet été, et qui a attiré un investissement privé de 1,5 milliard de dollars. Cet investissement va déboucher sur un million de tonnes supplémentaires et 600 nouveaux emplois. Cela fait clairement ressortir l'importance économique de notre société pour le pays.

Dans le port de Belledune situé sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, nous construisons un quai de 25 millions de dollars pour amener le charbon nécessaire à une nouvelle centrale au charbon d'une valeur de 1,2 milliard de dollars. Là encore, cela va créer des centaines d'emploi et ajouter un volume de près de 1,4 million de tonnes au port de Belledune. Comme vous pouvez le constater, les installations portuaires stimulent et favorisent les investissements du secteur privé.

[Text]

Les ports du Canada jouent déjà un rôle très important dans l'économie canadienne. Comme chacun le sait, le Canada est à la fois un importateur et un exportateur. En 1990, la valeur de nos exportations s'est établie à 146.5 millions de dollars et celle de nos importations à 135.6 millions de dollars. Les revenus d'entreprise générés par le réseau Ports Canada (y compris nos partenaires du secteur privé) sont de l'ordre de 6 milliards de dollars par année. Ports Canada crée directement et indirectement 66,000 emplois, et les secteurs industriels qu'il dessert et qui utilisent nos ports, regroupent plus de 366,000 emplois au Canada.

I think these are very significant numbers.

Nearly 80% of Canada's grain exports are handled at Ports Canada facilities across the nation. The fundamental shifts in the grain industry prompted the corporation to initiate a comprehensive review of this cargo. The fate of many Ports Canada facilities is tied to the movement of grain, and trends in grain transportation globally have been greatly influencing competitive forces in Canada.

• 1605

In particular, we have great concerns about the levels of grain traffic moving through our own great port of Churchill, which is a divisional port administered directly by the corporation. The Minister of Transport has shown strong support for keeping Churchill open as a northern outlet for the shipment of Canadian grain, as well as a resource or a source of supply for the Arctic communities. The board of CPC has therefore decided that Churchill will open this year and operate at a tightly controlled service level, while we seek ways to stabilize traffic at levels high enough to permit continued financially viable operation of the port.

Competition among North American ports is inevitable as trade patterns shift and transportation and logistical methods of moving cargo change. Ports' hinterlands seldom remain stable and consistent. Ports working in concert with their landside partners, such as trucks and railways, have been increasing their competitive position in markets at considerable distance from a port's terminal.

The most serious form of port competition in terms of financial and economic impact is currently in the area of container traffic. By its nature, easily handled, standardized boxes of high-value cargoes, container traffic can quickly and easily shift from one port to another. As over 95% of Canada's container traffic is handled by Ports Canada, our major concern is of course with U.S. ports for this traffic.

[Translation]

Canadian ports already play a very important role in the Canadian economy. As everyone knows, Canada is both an exporter and an importer. In 1990, the value of our exports reached \$146.5 million and that of imports \$135.6 million. Business income generated by Ports Canada's system (including our private sector partners) will be around \$6 billion per year. Ports Canada has created, directly and indirectly, 66,000 jobs and the various industries that it serves and that uses our ports represent more than 366,000 jobs in Canada.

Je pense qu'il s'agit là de chiffres qui parlent.

Près de 80 p. 100 des exportations céréalières du Canada transitent par les installations de Ports Canada. Les profondes modifications qu'a subi l'industrie des céréales a amené la Société à entreprendre une étude complète de cette denrée. Le sort d'un bon nombre d'installations de Ports Canada est lié au déplacement des céréales et les tendances en matière de transport céréalier influencent grandement le jeu de la concurrence au Canada.

En particulier, le volume des céréales qui transite par Churchill, un important port divisionnaire administré directement par la Société, nous préoccupe énormément. Le ministre des Transports nous a fortement encouragés à maintenir les activités du Port de Churchill qui est un point de départ septentrional pour l'expédition des céréales canadiennes, tout autant qu'une ressource ou une source d'approvisionnements pour les collectivités des régions arctiques. Le conseil d'administration de la SPC a, par conséquent, décidé d'ouvrir cette année le port de Churchill qui fournira des services strictement contrôlés, pendant que nous nous efforcerons d'assurer un volume de trafic qui permettra la poursuite d'activités rentables dans ce port.

Il est inévitable que les ports d'Amérique du Nord se fassent concurrence, compte tenu de l'évolution des courants commerciaux, du transport et des moyens logistiques utilisés pour déplacer les marchandises. L'arrière-pays des ports est rarement stable et uniforme. Les ports qui travaillent de concert avec leurs partenaires de l'intérieur, comme les transporteurs routiers et les compagnies de chemin de fer, ont amélioré leur situation concurrentielle sur des marchés situés à une distance considérable du terminal portuaire.

À l'heure actuelle, c'est dans le secteur du transport par conteneur que la concurrence entre les ports est la plus vive sur les plans financiers et économiques. Par la nature des chargements, la manutention facile qui le caractérise et de dimensions normalisées des contenants des marchandises de valeur élevée, le trafic des conteneurs peut facilement passer d'un port à un autre. Plus de 95 p. 100 du trafic des conteneurs au Canada transitent par les installations de Ports Canada, et notre principale crainte est la concurrence que nous livrent les ports américains pour ce trafic.

[Texte]

Both Canadian and American cargoes have been routed through the other country's ports since the early years of containers. However, because of the size of liner activity at Canadian ports relative to that of the U.S. in a ratio of one to ten, the impact of diversion is far more significant in Canada than it is in the U.S.A.

In terms of the number of TEUs moved through each other's ports, the annual volume of Canadian container traffic routed via U.S. ports is approximately 270,000 TEUs, compared to about 300,000 TEUs from the U.S. to Canada.

Another bothersome source of competition from U.S. ports is for cargoes such as lumber, potash, coal and grain. Although the volumes of Canadian bulk export cargoes being diverted through U.S. ports, on the Gulf and Pacific northwest coast, are not considered great, they do represent a potential threat. Whether these diversions are the result of aggressive marketing efforts by American railways and ports, or a test of shipments by Canadian shippers looking for competitive alternatives to serve markets, they have raised some concerns that U.S. ports could capture much greater shares of non container traffic currently being handled by the Ports Canada system.

We should also mention that Canadian ports on the St. Lawrence system have managed to attract regular volumes of U.S. coal as well as iron ore which could have moved through U.S. gulf ports and east coast ports. In any event, our ports do not ignore the potential of bulk traffic being diverted through U.S. ports. As a result, they are working with our terminals and inland transportation partners to continue to keep their pencils sharpened and their services customer oriented.

There is also competition among Canadian ports. However, it varies, depending on the specific port administration involved. There is some rivalry between ports and terminals within our own Ports Canada system. However, we consider this to be healthy for users of our port services because competition ensures the best possible service at the lowest possible cost. In other words, this competition should be considered normal, healthy and appropriate, in light of the desire of the federal government to deregulate the transportation industry in Canada.

The other form of Canadian port competition is that between Ports Canada ports and the other Canadian port administrations. I refer here to the public ports and harbours as well as the harbour commissions. There are a number of cases of such competition, and each one is unique, depending on the cargo involved. Although there are a number of competitive differences between the Ports Canada ports and Transport Canada ports, the most glaring competitive

[Traduction]

Dès le début de l'ère des conteneurs, les marchandises canadiennes et américaines sont passées par les ports de l'autre pays. Néanmoins, compte tenu de l'ampleur des activités maritimes enregistrées dans les ports canadiens, par rapport à celles que connaissent les États-Unis, qui donnent un rapport de un à dix, le Canada ressent beaucoup plus vivement que les États-Unis les répercussions du déroutement de ces marchandises.

Le volume annuel du trafic de conteneurs canadiens transitant par les ports américains est d'environ de 270,000 UEC, contre 300,000 UEC environ pour le trafic américain qui transite par le Canada.

Un autre secteur où la concurrence des ports américains est particulièrement vive est celui des marchandises comme le bois de construction, la potasse, le charbon et les céréales. Le volume des marchandises d'exportation en vrac canadiennes qui passent par les ports américains, par ceux du Golfe du Mexique ou de la Côte Nord-ouest du Pacifique, n'est pas considérable, mais représente tout de même une menace potentielle. Il est difficile de savoir si ces déroutements s'expliquent par une commercialisation agressive de la part des chemins de fer et des ports américains, ou par d'expéditions tests effectuées par des expéditeurs canadiens à la recherche de solutions de rechanges concurrentielles pour desservir d'autres marchés, mais il demeure qu'ils donnent à craindre que les ports américains obtiennent une part plus grande du trafic non conteneurisé qui transite à l'heure actuelle par le réseau de Ports Canada.

Il conviendrait également de mentionner que les ports canadiens faisant partie du réseau du Saint-Laurent ont réussi à attirer de gros volumes de charbon américain, ainsi que du minerai de fer qui auraient pu transiter par les ports américains du Golfe ou de la Côte est. Quoi qu'il en soit, nos sociétés portuaires sont au courant du risque de déroutement du trafic en vrac vers les ports américains. Il en résulte qu'ils collaborent avec nos terminaux et nos partenaires du transport intérieur pour améliorer le service offert aux clients.

Il existe également une concurrence entre ports canadiens. Celle-ci varie toutefois en fonction des autorités qui administrent les activités du port. Il existe une certaine rivalité entre les ports et les terminaux faisant partie de notre propre réseau de Ports Canada. Cependant, nous pensons que cette rivalité est saine et profite aux utilisateurs de nos services portuaires, puisque qu'elle débouche normalement sur la prestation du meilleur service possible au coût le plus faible. En d'autres termes, il faut considérer que cette concurrence est normale, saine et justifiée, compte tenu de la volonté du gouvernement fédéral de déréglementer le secteur du transport au Canada.

Il existe un autre type de concurrence dans le secteur des ports canadiens, à savoir la rivalité entre les ports du réseau de Ports Canada et les autres administrations portuaires canadiennes. Je veux parler ici des ports et havres publics ainsi que des commissions portuaires. Il y a quelques exemples de ce genre de concurrence, mais chacune est unique et fonction des marchandises concernées. Il existe un certain nombre de différences entre les ports de Ports Canada

[Text]

difference is on the full cost recovery associated with Transport Canada's facilities. The level playing field between the two port administrations will be the subject of a renewed relationship.

The Canada Ports Corporation has undertaken to study in 1992 the more serious cases of this competition, and identify the major competitive differences in each case.

Étant donné le climat de féroce concurrence où se trouvent les ports aujourd'hui, les leaders se distinguent par leurs services à la clientèle et leur objectif de qualité.

Customer service and quality I believe are the two key objectives of many enterprises today.

• 1610

As we move through the 1990s, ports see the urgency of thinking beyond their traditional responsibility with respect to cargo. As part of their marketing strategies, they are joining trade missions and industry visits to the determine first hand what is needed to attract cargo. On a similar basis, they are taking a more direct role at the community level in economic development, in determining who has to do what to get the attention of industry. There has been an ever-increasing acceptance of this extended role of ports.

Ports in the 1990s will not only respond to economic objectives, but also to social and environmental objectives. All over the world we can observe the changing use of waterfront property from the traditional purely marine transportation uses. The changing dynamics of both ports and cities have resulted in a reappraisal of the port and its role in the urban community. This means that ports can no longer conduct their medium and long-term planning in isolation. They must work more closely with all shareholders in the port community. Infrastructure development and the introduction of modern technology are important for improving transportation logistics of Canada's exports and imports.

We at Ports Canada have been working toward this goal, and we plan to continue. However, simply modernizing port infrastructure is no longer enough in today's highly competitive world. Ports must have well-trained labour forces, effective management teams and adapt a marketing approach to their business activities. Ports, because they are ideally situated between land and sea, should be able to take a leadership role in, trade facilitation and enhancement. No port, no matter how large, how small or how well established and mature is immune to challenges or problems. Those challenges are many. With the increasing competition among ports for a share of interland markets, ports will have to

[Translation]

et ceux de Transports Canada, mais la différence la plus visible, pour ce qui est de l'aspect concurrentiel, est le recouvrement intégral des coûts associés à l'utilisation des installations de Transports Canada. Il conviendra d'harmoniser les règles de fonctionnement de ces deux administrations portuaires, dans le cadre d'une redéfinition de leurs rapports.

La Société canadienne des ports a, en 1992, entrepris d'étudier les situations de concurrence les plus vives et d'isoler les principaux éléments qui alimentent cette concurrence dans chacun des cas.

Given the atmosphere of ferocious competition that ports face today, the leaders are those who put emphasis on services offered to their users and a quality objective.

Les services à la clientèle et la qualité sont, je crois, de nos jours, les deux principaux objectifs de la plupart des entreprises.

À mesure que nous avançons dans les années 90, l'administration des ports voient l'urgence de s'interroger sur leur responsabilité traditionnelle en matière de fret. Leurs stratégies de marketing prévoient la participation à des missions commerciales et des visites industrielles dont l'objectif vise avant tout à savoir ce qu'il faut faire pour attirer le fret. Dans la même veine, les ports jouent un rôle plus direct qu'auparavant dans le développement économique de la collectivité en décidant de qui doit faire quoi pour attirer l'attention du secteur. Il est de mieux en mieux accepté que les ports intensifient leur rôle sur ce chapitre.

Au cours des années 90, les ports devront non seulement atteindre leur objectifs économiques, mais également des objectifs sociaux et environnementaux. Les changements survenus dans la vocation des propriétés situées au bord de l'eau ont perturbé les applications traditionnelles dans le transport maritime. La dynamique constatée tant dans les ports que dans les villes a eu pour effet de provoquer une réévaluation du port et de son rôle dans la collectivité urbaine. Autrement dit, les ports ne peuvent plus planifier à court et à long terme, en vase clos. Ils doivent travailler en relation plus étroite avec tous les intéressés de la communauté portuaire. L'aménagement d'infrastructures et l'introduction de technologies modernes sont importants pour l'amélioration de la logistique des transports, dans le cas des exportations et des importations canadiennes.

Ports Canada consacre tous ces efforts à la réalisation de ce but, et nous prévoie continuer dans ce sens. Toutefois, la simple modernisation des infrastructures portuaires ne suffit plus dans le monde actuel, marqué par une forte concurrence. Les ports doivent compter sur des équipes de direction efficaces et sur une main-d'oeuvre qualifiée. Ils doivent adapter leurs stratégies de marketing à leurs activités commerciales. Les ports, grâce à leur emplacement stratégique aux confins de la terre et de la mer, devraient être en mesure de jouer un rôle de premier plan dans la stimulation et la promotion des échanges commerciaux. Aucun port, quelle que soit son importance ou son état de

[Texte]

work in co-operation and in harmony with all those involved in the movement of cargo.

I would like to conclude by sharing with you our challenges in the years to come, as we have outlined in our 1992-96 corporate plans. The first is to strengthen our position as a major player in the transportation industry. The second is to improve financial results of our divisional ports and subsidiaries, protect or augment the profitability of our grain business, ensure satisfaction of our ports' needs, interests and points of view in the creation and implementation of a co-ordinated national or international system, and remedy the unlevel competitive environment faced by commercial ports in Canada.

This concludes my remarks, and the chairman and I will be more than happy to answer your questions. By the way, Mr. Chairman, even if I go to Washington, I can go tomorrow as well if the session is longer than expected.

The Chairman: I appreciate your willingness to co-operate with the committee. I'm certain that committee members would not want you to miss your appointment in Washington and we will do everything we can to accommodate.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Mr. Chairman, on a point of order, I'm wondering if it's possible for members to receive in written form the presentation that has gone into the record. For those of us who have better eyes than ears, like I have, it would be rather useful.

The Chairman: I will have to offer the suggestion that because of the briskness of the appearance from the point of view of the invitation vis-à-vis the preparation of the papers, it was not possible to get them put together in time. We'll take care of that matter right away.

• 1615

Mr. Keyes (Hamilton West): Thank you, Mr. Chairman. I am glad we will have a chance to get the copies of those presentations.

Mr. Masters, Mr. Tessier, and Dr. Ansary, thank you very much for coming before us and the committee. Mr. Masters and Mr. Tessier, thank you for your very thorough presentations to us this afternoon.

Mr. Masters, before becoming chairman of the Canada Ports Commission you were chairman of the container competitiveness committee, which published its final report just last November. As I understand it, one of the committee's key recommendations was that the Canadian container ports require additional consistent volumes of containers in order to maintain their future competitiveness and viability. We have been hearing a lot about competitiveness and rationalization in different industries, particularly the airline industry. We have heard about globalization of the airline industry, which will probably ultimately mean a smaller number of these world-class mega-

[Traduction]

développement, n'est à l'abri de problèmes à résoudre ou de défis à surmonter. Et les défis abondent. Les ports, confrontés à une concurrence sans cesse croissante dans le partage des marchés intérieurs, devront unir leurs efforts et s'associer à tous ceux qui participent au déplacement des marchandises.

Pour terminer, j'aimerais vous faire part des défis que nous entendons relever au cours des années à venir, tels que nous les avons exposés dans nos plans d'entreprise pour les années 1992-1996. Le premier vise le renforcement de notre position de leader dans le secteur de transports. Le second consiste à améliorer le résultat financier des ports et des filiales divisionnaires, à maintenir ou à accroître la rentabilité de nos activités céréalières, à s'assurer qu'on répond aux besoins, aux intérêts et à la perspective des ports en ce qui concerne la mise en place d'un système national et international coordonné, et à remédier au manque d'uniformité des règles de la concurrence à laquelle ils font face.

Voilà qui met un terme à mes observations. Le président et moi-même seront très heureux de répondre à vos questions. Au fait, monsieur le président, même si je vais à Washington, je peux tout aussi bien m'y rendre demain si la session se prolonge plus tard que prévu.

Le président: J'apprécie votre volonté de collaborer avec le comité. Je suis certain que les membres du comité ne voudraient pas que vous ratiez votre rendez-vous à Washington. Nous ferons tout notre possible pour ne pas vous retarder.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Monsieur le président, je me demande, d'après le règlement, si les membres peuvent obtenir une copie du mémoire qui a été consignée au procès-verbal. Ce serait assez utile à ceux et celles qui, comme moi, voient mieux qu'ils n'entendent.

Le président: Je dois supposer qu'à cause du peu de temps qui nous a été accordé entre la convocation et la comparution des témoins et la préparation des documents, il a été impossible de les rassembler à temps. Nous nous en chargeons sur le champ.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Merci, monsieur le président. Je suis content d'entendre que nous pourrions obtenir copie de ces mémoires.

Monsieur Masters, M. Tessier et M. Ansary, merci beaucoup de vous être présentés devant nous. Monsieur Masters et monsieur Tessier, merci du mémoire très complet que vous nous avez présenté cet après-midi.

Monsieur Masters, avant de devenir président de la Commission canadienne des ports, vous avez présidé le Comité sur la compétitivité du conteneur, lequel comité a publié son rapport final en novembre dernier. Si je la comprends bien, une des recommandations-clés du comité portait sur le fait que les ports canadiens assurant le transit des conteneurs ont besoin d'un volume accru de conteneurs s'ils veulent pouvoir, dans l'avenir, assurer leur compétitivité et leur viabilité. Nous avons entendu beaucoup parler de compétitivité et de rationalisation dans divers secteurs, surtout dans celui de l'aviation. Nous avons entendu parler de mondialisation du secteur de l'aviation ce qui, en fin de

[Text]

carriers. Do you think that is the kind of rationalization that is going to occur with ports in North America? Are we going to see fewer of these mega-ports for North American export and import traffic in the future?

Mr. Masters: You are seeing, and we have been seeing for several years now, a rationalization amongst the carriers. Particularly on the west coast, there has been quite a big shift of how cargo is moving. As an example, I think it really started with the difficulties with the Panama Canal. Those more or less created havoc for people from the Far East going through the Panama Canal and calling the east coast. You saw a complete shift of cargo to the west coast... and starting to serve all the eastern requirements from the west coast.

That changed the size of ships. It rationalized the numbers of carriers. It pushed the big carriers into railway operations in the United States. So we came upon our rationalization with almost a radical move of cargo from east to west. That put ports like New York in big trouble. They then started to come back after Canadian cargos.

Canada has remarkably penetrated the American market from the east, because we were essentially more efficient and more cost-effective. There is going to be room for the Canadian port system in the change-over because we are a reasonably good alternative to the American system. We have our own rail lines. We have a system that can run concurrently with theirs and can be competitive with theirs.

I think it is quite different on the railway side and on the airline side, but I'm not an expert.

Mr. Keyes: But what I am trying to get to is that with an increase in intermodal activity, coupled with what I have heard from Mr. Tessier to be a very aggressive business plan, in order to ensure the continued success of CPC we are going to see a rationalization, just as in any other business, where one port may do better as a mega-port than two or three that are within 150 kilometres or miles of each other. Is that a consideration of the CPC: rationalization to that extent, where they are now looking at our...? Simply, is CPC looking at creating mega-ports as an alternative to maybe a string of ports along the system?

Mr. Masters: No, I think CPC is comfortable with the ports it has. It probably has a shortage of facilities on the west coast, or ultimately will have a shortage of container facilities on the west coast, because of the concessions I was talking about before. As an example, there might have to be some growth in facilities in Vancouver. By the same token, Montreal is growing because it has a great niche. Its niche comes directly into the midwest.

[Translation]

compte, signifiera peut-être une réduction du nombre de ces méga-transporteurs internationaux. Pensez-vous que ce type de rationalisation va s'appliquer aux ports de l'Amérique du Nord? Assisterons-nous à l'avenir à la diminution du nombre de ces méga-ports par où transite le trafic d'importation et d'exportation nord-américain?

M. Masters: Depuis plusieurs années, on assiste à une restructuration chez les transporteurs. Sur la Côte ouest, en particuliers, les modes de transport de marchandises ont beaucoup changé. Je pense que ce phénomène a pris naissance lorsque le canal de Panama a connu des difficultés. Ces difficultés ont fortement perturbé le transit des marchandises entre l'Extrême-Orient et la Côte est des États-Unis, via le canal de Panama. On a assisté à un déport complet du fret vers la Côte ouest... les besoins de l'Est commençant à être remplis à partir de la côte ouest.

Cela a donné lieu à une modification du tonnage des navires, à une diminution du nombre de transporteurs et à la nécessité, pour les gros transporteurs, de se tourner vers les chemins de fer, aux États-Unis. Nous avons donc entrepris la rationalisation de nos opérations pendant que s'opérait presque un déplacement radical du fret de l'Est vers l'Ouest. Cette situation a plongé des ports comme celui de New-York dans de graves difficultés, ce qui les a incité à se rabattre sur le fret canadien.

Le Canada a pénétré le marché américain de façon remarquable en passant par l'Est, car nous étions essentiellement plus efficaces et plus rentables qu'eux. Le réseau des ports canadiens aura encore sa place pendant cette période de transition, car nous représentons une bonne solution de rechange au réseau américain. Nous possédons nos propres voies de chemins de fer. Nous avons un réseau que nous pouvons faire fonctionner conjointement avec le leur et qui peut soutenir leur concurrence.

Je pense que la situation diffère sensiblement en ce qui concerne le secteur du chemin de fer et celui de l'aviation, mais je ne suis pas un expert dans ces domaines.

M. Keyes: Mais je veux en venir au fait que, suite à un accroissement des activités intermodales, jumelé à un plan d'entreprise dynamique, plan dont nous a parlé M. Tessier et qui est destiné à s'assurer que la SCT demeure sur la voie de la réussite, nous allons assister à une rationalisation, tout comme cela se fait dans n'importe quelle autre entreprise, rationalisation par laquelle un port peut réussir en tant que méga-port mieux que deux ou trois ports se trouvant dans un voisinage de 150 kilomètres ou de 150 milles. La SCT examine-t-elle la possibilité suivante: la rationalisation dans cette mesure, ou en sont-ils rendus à examiner notre...? Bref, la SCP examine-t-elle la possibilité de mettre sur pied des méga-ports en remplacement d'un chapelet de petits ports?

M. Masters: Non, je pense que la SCP s'accommode des ports qu'elle possède actuellement. Elle manque probablement d'installations sur la Côte ouest ou sera incapable à un moment donné d'y assurer le trafic des conteneurs, à cause des concessions dont je parlais plus tôt. Ainsi, il faudrait peut-être agrandir les installations de Vancouver. De plus, le port de Montréal accroît ses activités, car il bénéficie d'un créneau important qui provient directement du midwest.

[Texte]

[Traduction]

• 1620

One of the difficulties we have in the Maritimes is that this terrible shift of Far East tonnage has brought about some difficulties, which can probably be offset with north-south movements to South America now that there's a lot of increased activity in South America.

So I don't think the total direction is clear to everybody in terms of what the world shipping market is going to do, but we're well positioned. In the ports we're talking about, I don't foresee us needing to rationalize ports. I foresee the ports having to adapt to the business that's becoming available.

Mr. Keyes: Speaking of Montreal and growth, the study also referred to the continuing problem of the availability of water depth to marine carriers serving Montreal. It's been indicated that a major study has been undertaken by Ports Canada to look into the problem. What aspects is the study looking into, and when can we foresee a completion of it?

Mr. Masters: I think some conclusions of that study will be announced in the near future. It's been a combination of the Coast Guard, the Port of Montreal, the Port of Trois-Rivières, the Port of Bécancourt. They've been looking at the technical side of managing the water levels, I think very positively. In this, as well, there's been Hydro-Québec, because of the Beauharnois operation.

Obviously, the question is what impediments can be removed in order to assist the amount of cargo one can carry on a container ship. It gets down to that. Can the container ships calling Montreal find the way to carry a little more cargo? I don't want to enter into the final report, because it's not my job at this point. They're looking at measuring the water and the safety requirements, and, as I say, there should be a positive announcement in the near future. That's a project that really involves the Port of Montreal and the kind of service it needs for its customers and how they're going to have to pay for it. It's all part of that.

Mr. Keyes: Is it Sept-Îles that you said is number two in tonnage?

Mr. Masters: Montreal?

Mr. Keyes: Yes.

Mr. Tessier: No. Sept-Îles is, after Vancouver.

Mr. Keyes: So Vancouver is number one in tonnage.

Mr. Tessier: With 70 million tonnes, yes.

Mr. Masters: Considering bulk volumes. Montreal is number two on container volumes—on the east coast, actually. It's next to New York.

L'une des difficultés que nous rencontrons dans les maritimes provient du fait que cet énorme déplacement en provenance de l'Extrême-Orient a été source de problèmes, problèmes qui ennuient peuvent être contrecarrés par les mouvements nord-sud à destination de l'Amérique du Sud, qui se produisent maintenant étant donné l'augmentation sensible des activités qui prennent place sur ce continent.

Je ne pense donc pas que personne sache vraiment dans quel sens s'oriente le marché mondial de l'expédition, mais nous occupons une bonne position. En ce qui concerne les ports dont nous discutons, je ne pense pas que la rationalisation s'impose. Je prévois plutôt que les ports devront s'adapter aux activités qui s'offriront à eux.

M. Keyes: Si on parle de Montréal et de croissance, l'étude fait mention du problème toujours présent du tirant d'eau que connaissent les navires desservant Montréal. On y indique que Ports Canada a entrepris une vaste étude pour fouiller le problème. Quels aspects l'étude examine-t-elle et quand peut-on espérer qu'elle sera terminée.

M. Masters: Je pense que certaines des conclusions de cette étude seront annoncées très prochainement. La Garde côtière, le Port de Montréal, le Port de Trois-Rivières et le Port de Bécancourt ont collaboré à la réaliser. Ils ont examiné l'aspect technique de la gestion des niveaux d'eau, je pense d'une façon très encourageante. Hydro-Québec s'est également associé à cette étude, en raison de son opération de Beauharnois.

Manifestement, la question est de savoir quels obstacles il est possible de supprimer afin de favoriser le volume de fret qu'une personne peut transporter sur un navire porte-conteneurs. La question se résume à cela. Existe-t-il une façon pour que les navires porte-conteneurs desservant Montréal puissent transporter un peu plus de fret? Je ne veux pas me lancer dans une analyse du rapport final, parce qu'il n'entre pas dans mes fonctions de le faire en ce moment. Sachez qu'on y examine la mesure de l'eau et les exigences en matière de sécurité, et, comme je vous le dirait, il devrait très prochainement y avoir une annonce officielle à ce propos. Il s'agit d'un projet qui intéresse vraiment le Port de Montréal et le type de services qu'il doit offrir à ses clients ainsi que la somme que ces derniers devront payer. Tout cela en fait partie.

M. Keyes: Avez-vous affirmé que Sept-Îles se classe au deuxième rang quant au tonnage?

M. Masters: Montréal?

M. Keyes: Oui.

M. Tessier: Non. Sept-Îles suit Vancouver.

M. Keyes: Vancouver se classe donc au premier rang en ce qui concerne le tonnage.

M. Tessier: Oui, avec 70 millions de tonnes.

M. Masters: Examinons les volumes en vrac. Montréal se classe au deuxième rang quand au volume de conteneurs—sur la Côte est, à présent, Montréal suit New York.

[Text]

Mr. Keyes: The report of your committee when you were the chair also discussed the importance of trucking services in the movement of those containers to and from the port. You raised several interesting issues in that study but failed to come up with any specific recommendations. Can you tell us why?

Mr. Masters: You might recall that when we were ongoing in November, there was the large column of trucking that the minister was dealing with. We weren't trying to address trucking across the board. We considered that what we had to do was correct the interface between the trucks calling for container cargoes at the port, and we restrained ourselves in that area. Largely because there's a surplus of trucks available, there didn't seem to be a problem of having enough trucks to get the job done.

When we talked with the trucking industry, they seemed to be quite satisfied with their container business. Their concerns were of an operational nature, how long it takes to get a truck in and out of the port. We stayed with that.

Mr. Keyes: As a boy from Hamilton, we have a very active harbour commission there.

Mr. Masters: Yes.

Mr. Keyes: I think it's number one in tonnage as far as harbour commissions are concerned, because of Stelco and the iron ore that comes in and out of Hamilton. If the CPC is going to become aggressive, as it must in order to carry on the business that is in its mandate, then do ports such as Hamilton have anything to fear from the CPC?

• 1625

Mr. Masters: I don't think so. I negotiated the labour contract in the Port of Hamilton for 20 years, I guess, and it's always had a stable existence, it's serviced its market. Again, if you like, as Montreal is a niche into the midwest, Hamilton has a real niche in terms of the types of cargo it handles. I guess it's mostly dependent on the industrial complex and how well it's faring. I don't think it would be CPC that would create problems there.

Mr. Keyes: Unless, of course—Hamilton, as I understand it, has expressed an interest in container. And you have the background and the expertise in shipping when it comes to the Port of Hamilton as compared to the ports up in the Saint Lawrence.

Maybe I am asking a question that's way out in left field for you, but could we generate that kind of traffic to come down the Saint Lawrence and through the Great Lakes system, in order to supply containers as far south as Hamilton?

Mr. Masters: There were feeder services between Chicago and Montreal that were highly successful when those feeder services could compete with the railroad. The railroad is now so quick, in the container sense, through Halifax, Montreal, into the American heartland, and so quick back that you really have some real hard numbers to look at to make up your mind about that question. When the railway started going through the tunnel at Detroit it cut a large

[Translation]

M. Keyes: Le rapport rédigé par le comité que vous présidiez traitait également de l'importance des services de camionnage dans le déplacement des conteneurs à destination et en provenance du port. Dans cette étude, vous avez soulevé plusieurs questions intéressantes, mais n'avez émis aucune recommandation en particulier. Pouvez-vous nous dire pour quoi?

M. Masters: Vous vous rappelez peut-être, lorsque nous siégeons en novembre, qu'il y avait cette longue file de camion dont le ministre s'occupait. Nous n'avons pas alors essayé de parler de la situation du camionnage en général. Nous estimions que nous devions corriger l'interface avec le transport routier chargé de livrer les marchandises aux ports et nous avons limité nos efforts. Comme il y a un excédent de camions disponibles, il ne semblait y avoir aucune difficulté à trouver suffisamment de camions pour faire ce travail.

Lors de nos discussions avec les représentants du secteur du camionnage, ces derniers ont semblé pleinement satisfaits de leurs activités «conteneurs». Leurs préoccupations concernaient plutôt l'exécution du travail, le temps qu'un camion prend pour entrer et sortir du port. Et nous en sommes restés là.

M. Keyes: Je suis né à Hamilton où se trouve une commission portuaire très dynamique.

M. Masters: Absolument.

M. Keyes: En ce qui concerne les commissions portuaires je crois qu'elles occupent le premier rang quant au tonnage, à cause de la Stelco et du minerai de fer qui provient d'Hamilton. Si la SCP entend faire preuve de dynamisme, comme elle le doit pour exploiter l'entreprise qui fait l'objet de son mandat, alors des ports comme celui d'Hamilton ont-ils quelque chose à craindre de la SCP?

M. Masters: Je ne le pense pas. J'ai négocié le contrat de travail avec les employés du port de Hamilton pendant 20 ans. Il y a toujours eu une certaine stabilité, car l'administration s'est occupée de son marché. Là encore, tout comme Montréal occupe un créneau à destination du midwest, Hamilton a son trou pour ce qui est du type de marchandises. Cela dépend principalement du secteur industriel et de la façon dont il se comporte. Je ne pense pas que ce soit la SPC qui crée des problèmes dans ce cas.

M. Keyes: À moins, bien entendu... Hamilton, si j'ai bien compris, s'intéresse aux conteneurs. Vous avez l'expérience et des connaissances spécialisées en transport maritime et vous pouvez donc comparer le port de Hamilton avec les ports situés en amont sur le Saint-Laurent.

Il est possible que ma question n'ait pas grand sens pour vous, mais serait-il possible d'obtenir un trafic suffisant vers le Saint-Laurent et par le réseau des Grands Lacs pour que Hamilton reçoivent des conteneurs?

M. Masters: Il existait des services de navette maritime entre Chicago et Montréal qui fonctionnaient très bien lorsque ces services étaient concurrentiels par rapport au chemin de fer. Le chemin de fer est maintenant tellement rapide, pour les conteneurs, entre Halifax, Montréal et le centre de l'Amérique, et il revient si vite, qu'il faudrait bien examiner les chiffres avant de pouvoir répondre à cette question. Lorsque le chemin de fer a commencé à emprunter

[Texte]

amount of time off the movement, and it can work 12 months of the year.

The suffering that Chicago underwent when it could no longer sustain the Manchester Liner feeder service was because it was only operating 9 months of the year, while the railroad could operate 12 months of the year.

I think when you are talking containers it's a lifeline, it's people providing cargo into their plants, and the transport move is really part of the assembly line. And there is a large cost in money involved. So quickness is the name of the game. They have just-in-time services and... I really think you have to look at it as a big package if you want to make up your mind whether or not it's operable in an inland port like Hamilton.

Mr. Keyes: Thanks, Mr. Masters, I won't capitalize on the committee's time and will defer to the next questioner.

The Chairman: Very well done. Thank you very much for deferring. I must excuse myself for a few moments, I have another commitment. So in order to carry on the work of the committee I will ask the boy from Hamilton to sit in the chair in my absence. In the meantime, we can continue with Mr. Richardson.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): I would like to pursue this line of questioning with regard to these Transport Canada ports, which are subsidized through annual appropriations. Just how serious is this to you? You talked of remedies—what is CPC doing to deal with this form of competition?

Mr. Masters: I'll go back to my two weeks in the job. I think we have to look at, as came out in Jean Michel's statement, the questions of what's proper competition, and what's a real serious problem, and how do we live together? This is something that's been around for a while. But I think we in Ports Canada and the Department of Transport, and the Ports and Harbours Directorate, have got to get a lot closer together than we have been. I think that's there and I think we are just going to go and do it. That's the kind of decision our board would like to make, and I am sure the Department of Transport is receptive to that kind of discussion.

It's not an easy subject. There are a lot of regional ports. There are a lot of people who have strong feelings about certain situations and there are others that are really not that big a problem. So it's to come to grips with what's right and what's wrong. I don't think I could answer the question. I don't know if I have gone far enough or if that is an acceptable response. Jean Michel, what do you think?

• 1630

Mr. Tessier: As the new chairman mentioned earlier, words of globalization, productivity, competitiveness, or in a language of our ports also... I believe the government is... and probably through this committee also, some of those issues will be addressed and will be highlighted to make the Canadian transportation system more competitive and more efficient. There are ways and means that through this standing committee will come out more clearly. Definitely,

[Traduction]

le tunnel de Détroit, cela a réduit de beaucoup la durée du transport et le chemin de fer fonctionne 12 mois par an.

Chicago a dû mettre fin aux services de navettes maritimes qu'offraient le Manchester Liner parce qu'il ne fonctionnait que 9 mois par an alors que le chemin de fer peut transporter des marchandises 12 mois par an.

Lorsqu'on parle de conteneurs, il s'agit d'un mode d'approvisionnement. Les gens approvisionnent grâce à eux leurs usines, et le transport fait réellement partie de la ligne de montage. Les sommes en jeu sont en outre très importantes. Il faut donc être très rapide. Ils offrent même des services juste à temps et... je crois qu'il faut examiner l'ensemble du problème pour pouvoir décider si cela pourrait fonctionner dans un port intérieur comme Hamilton.

M. Keyes: Merci, monsieur Masters. Je ne voudrais m'accaparer le temps du comité et vais passer la parole au prochain questionneur.

Le président: Très bien. Je vous remercie beaucoup d'avoir passé la parole. Je dois moi-même m'absenter quelques minutes et pour que le comité puisse poursuivre ses travaux, je vais demander au petit gars d'Hamilton de présider la séance en mon absence. Entre temps, nous pouvons continuer avec M. Richardson.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): J'aimerais continuer ces questions au sujet des ports de Transports Canada qui sont subventionnés par le biais de crédits annuels. Cela est-il grave pour vous? Vous avez parlé de remèdes... que va faire la SPC au sujet de cette forme de concurrence?

M. Masters: Je reviens sur le fait que j'occupe mon poste depuis deux semaines. Il va falloir nous demander, comme l'a indiqué Jean-Michel dans son exposé, ce qu'est une concurrence saine et ce qu'est un problème vraiment grave et comment nous pouvons cohabiter? Ce sont des questions qu'on se pose depuis un certain temps, mais je pense que Ports Canada et le ministère des Transports, la Direction des ports et havres, vont être amenés à collaborer beaucoup plus étroitement que nous l'avons fait auparavant. Je pense que c'est ce que nous allons faire. C'est le genre de décision que notre conseil d'administration appuierait et je suis convaincu que le ministère des Transports serait très réceptif à ce genre de discussion.

Ce n'est pas un sujet facile. Il existe un bon nombre de ports régionaux. Il y a des gens qui sont très attachés émotivement à certaines situations alors que dans d'autres cas, cela ne constitue pas un grave problème. Il va donc falloir décider ce qui est bon et ce qui est mauvais. Je ne pense pas être en mesure de répondre à votre question. Je ne sais pas si j'ai donné suffisamment de détails ou si c'est une réponse acceptable. Jean-Michel, qu'en pensez-vous?

M. Tessier: Comme le nouveau président l'a mentionné plus tôt, des termes comme la globalisation, la productivité, la compétitivité, appartiennent aussi au langage de nos ports... Je pense que le gouvernement... Et grâce également à ce comité, ces questions vont être abordées et examinées de façon à obtenir un réseau de transport canadien plus efficace et plus compétitif. Il existe des moyens d'y parvenir, moyens que le comité permanent va certainement préciser. Il est

[Text]

like in any other businesses, there is room for rationalization and improvement.

Mr. Wilson: I would like to pursue a couple of areas. One in particular is what I take to be the announcement here about Churchill. Indeed, both Mr. Masters and Mr. Tessier said that Churchill will open this year and "operate at a tightly controlled service level while we seek ways of stabilizing traffic at levels high enough to permit continued operation of the port".

I wonder if you could enlarge on the rationale for the decision. Perhaps you could provide a bit of history of the Churchill operation in terms of what it has cost and the volumes of grain that have been shipped out of that port, and whether you see it as having any particular future, given the capacities at the Pacific ports and at Thunder Bay and the concerns about the seaway, which are evident to a number of Canadians.

Mr. Tessier: I believe the announcement made by the Minister of Transport a few weeks ago confirmed that the port of Churchill would open this year. Also, the minister highlighted that they are currently looking at the more global issues concerning Churchill, which involves the CN railway, the community of Churchill, and the access to the northern communities. For those reasons, if I remember the minister's press release, the government is highlighting the fact that pending a final report on the issue of keeping the port of Churchill accessible for grain, the port of Churchill is to stay open.

As far as the other elements of it, as you mentioned earlier, tight control. . . It is part of our mandate to operate the port as efficiently as possible, so we have to make the port as financially viable as possible. To do that, you have three elements to look at. You have the revenues, which come from the grain. You have the finance, or how to manage the port itself. Finally, you have the operation.

I have no control on grain, because that is through the Canadian Wheat Board. Of course, that varies with the markets and the destinations of the cargo. The Wheat Board would not commit itself at this moment, but the grain would go either east, north or west. In Churchill approximately 30,000 tonnes of general cargo go through to serve the northern territory. The rest is grain. If the grain is 50,000 tonnes, it is a major challenge for us to be financially viable. If we get half a million tonnes, then we start making money. In between, this is where we have to be tight in our control.

We have to be more aggressive in marketing to the Wheat Board, to the Hudson Bay Route Association, to the different provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta to try to optimize the business through the port of Churchill. If it doesn't happen and we get less than half a million tonnes, then we have to look at the way to operate the terminal. There are ways and means, of course, like in any other business, to make the maximum with the minimum, and this

[Translation]

évident que, comme dans n'importe quelle entreprise, il est toujours possible de rationaliser et d'améliorer les choses.

M. Wilson: J'aimerais aborder un certain nombre de sujets. Le premier est celui de la déclaration au sujet de Churchill. En fait, tant M. Masters que M. Tessier ont déclaré que Churchill allait maintenir ses activités cette année et «offrir des services strictement contrôlés tout en tentant de découvrir des façons de stabiliser le trafic à un niveau qui permette de rentabiliser les activités de ce port».

J'aimerais que vous précisie les motifs de cette décision. Vous pourriez peut-être nous brosser un bref historique des activités du port de Churchill, notamment des coûts qu'entraînent ces activités, du volume des céréales qui ont été expédiées à partir de ce port et si vous pensez qu'il peut avoir un avenir, compte tenu de la capacité des ports du Pacifique et de Thunder Bay ainsi que des problèmes que connaît la voie maritime, dont sont conscients un bon nombre de Canadiens.

M. Tessier: Je crois que le ministre des Transports a confirmé il y a quelques semaines dans sa déclaration que le port de Churchill poursuivrait ses activités cette année. En outre, le ministre a souligné qu'on examinait, à l'heure actuelle, les problèmes plus globaux concernant Churchill, à savoir, la compagnie de chemin de fer CN, la collectivité de Churchill et l'accès aux collectivités du Nord. C'est pourquoi, si je me souviens bien du communiqué de presse du ministre, le gouvernement a souligné le fait qu'en attendant un rapport définitif sur la question des expéditions de céréales par le port de Churchill, celui-ci allait demeurer en activité.

Pour ce qui est des autres aspects, comme vous l'avez mentionné, le contrôle strict. . . Notre mission consiste à exploiter le port de façon aussi rentable que possible, de sorte que nous sommes amenés à agir pour que ce port soit financièrement viable. Pour y parvenir, il faut tenir compte de trois éléments. Il y a les recettes qui proviennent des céréales. Il y a le financement ou la gestion du port. Enfin, il y a les opérations portuaires.

Nous n'exerçons aucun contrôle sur l'élément céréale, parce que cela relève de la Commission canadienne du blé. Bien entendu, cela varie selon les marchés et les destinations de la marchandise. La Commission du blé n'est pas prête à s'engager à l'heure actuelle, mais les céréales doivent aller soit vers l'Est, vers le Nord, soit vers l'Ouest. Quelque 30,000 tonnes de marchandises générales transitent par Churchill pour les besoins du territoire du Nord. Le reste est composé de céréales. Si les céréales représentent 50,000 tonnes, il nous sera très difficile de rentabiliser ces opérations. Par contre, si nous recevons un demi million de tonnes, nous allons commencer à faire de l'argent. Entre les deux, nous allons devoir exercer des contrôles stricts.

Nous allons devoir être plus agressifs avec la Commission du blé, la Hudson Bay Route Association, avec les différentes provinces, le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, pour tenter d'optimiser l'utilisation du port de Churchill. Si nous n'y parvenons pas et que nous obtenons moins qu'un demi million de tonnes, il faudra examiner la façon dont est exploité le terminal. Il existe bien sûr des moyens, comme dans toute autre entreprise, de faire plus avec moins et c'est

[Texte]

is what we're going to do. Do you have any connections to ship more grain through Churchill? This year I'm really targeting half a million tonnes, so you'll be more than welcome.

• 1635

Mr. Wilson: I asked the question because in the one brief there's a sentence which says there's been a great deal of distress about the decline of traffic on the seaway itself. Given that presumably the shipment of grain is the major item on the seaway, how do you reconcile the concern about distress in regard to the decline of traffic on the seaway with the notion that you'd like to see 500,000 tonnes of grain pumped through Churchill.

Mr. Masters: The question of the half a million tonnes has been basically because this country has had to provide a northern service for grain. If you were just looking at cold economics, today it's probably no longer financially viable. That's what we're looking at. We're also looking at the same kind of shift from east to west on the river grain. Then you have the viability of the seaway. We're in, as I think you're defining it, a very precarious position here.

The port is not the whole problem of Churchill but only part of the community. Because the community becomes at risk, then I think really the minister is saying wait a minute, we can't make a decision in isolation over the port without attending to all these other problems.

Even if we stay with the port and we had the volumes, is there a railway problem there that's got to be dealt with? I think we have been more or less put in the position of operating until those global decisions are made by the Government of Canada and the Government of Manitoba.

I couldn't relate them then in what I was trying to say about the seaway. You're right, it's contradictory up to a certain point. It's also two separate missions that seem to come into play. You probably can go further than that but I was just trying to get a clear connotation of the remarks.

Mr. Tessier: If you were happy with this answer, fine. If you wanted more. . .

Mr. Wilson: Well, I understand the answer, I'm guessing this is not the place to get into the railway aspects of it. Let me ask, is it physically possible at this point in time, given the state of the rail line, to move 500,000 tonnes of grain through Churchill?

Mr. Tessier: At this point, yes. It is physically possible. Of course, to do it requires, as we know from the railways, that the tracks are kept in good condition and that requires repairs and maintenance on a regular basis, seasonally, or year after year. But I could assure you that at this moment we can handle grain through Churchill.

Mr. Wilson: The other area that I wanted to explore briefly is that of labour relations. Let's take the western grain producers, who after all are trying to ship the volume of bulk product that is a major item for the seaway. It's a major item

[Traduction]

ce que nous allons tenter de faire. Connaissez-vous des gens qui pourraient nous aider à faire expédier davantage de céréales par le Port de Churchill? Cette année, je vise un objectif d'un demi million de tonnes, de sorte que si vous pouvez nous aider, ne vous gênez pas.

M. Wilson: J'ai posé cette question parce que le mémoire contient une phrase qui parle de la diminution du trafic dans la voie maritime et des problèmes que cela cause. Si l'on prend pour acquis que les expéditions de céréales sont importantes pour la voie maritime, comment conciliez-vous les problèmes graves que pose la réduction du trafic dans la voie maritime avec l'idée de faire transiter quelque 500,000 tonnes de céréales par le Port de Churchill.

M. Masters: Nous avons parlé de 500,000 tonnes parce que le Canada a dû fournir un service pour les céréales du Nord. S'il s'agissait uniquement de rentabilité, il est probable qu'on arriverait à la conclusion que ce port n'est plus viable financièrement. C'est ce que nous sommes en train d'examiner. Nous sommes également en train d'examiner le passage de l'est à l'ouest des céréales. Il y a également la viabilité de la voie maritime. Je pense que vous avez mis le doigt dessus, notre situation est assez précaire.

Le port n'est pas le seul problème de la ville de Churchill mais d'une partie seulement de la collectivité. Cette collectivité est en danger et c'est pourquoi le ministre a décidé d'attendre, lorsqu'il a dit qu'il n'était pas possible de prendre une décision au sujet du port sans tenir compte de l'ensemble des problèmes.

Même si nous décidons de conserver le port et que nous disposons des volumes nécessaires, n'y a-t-il pas un problème de transport ferroviaire qu'il va falloir régler? Je pense qu'on vous a demandé de maintenir le port en activité en attendant que le gouvernement du Canada et le gouvernement du Manitoba prennent des décisions plus globales.

Je ne pouvais en tenir compte lorsque j'essayais d'évaluer la voie maritime. Vous avez parfaitement raison, il y a une certaine contradiction. Il semble que ce problème met en jeu deux missions distinctes. On pourrait sans doute aller plus loin, mais je voulais simplement préciser le contexte de ces remarques.

M. Tessier: Si cette réponse vous convient, parfait. Si vous en souhaitez davantage. . .

M. Wilson: Eh bien, je comprends la réponse. Ce n'est sans doute pas le lieu pour aborder les questions concernant le chemin de fer. Je veux tout de même vous demander s'il est physiquement possible, à l'heure actuelle et compte tenu de l'état des voies ferrées, de faire transiter 500,000 tonnes de céréales par le port de Churchill?

M. Tessier: En ce moment, oui. C'est physiquement possible. Bien entendu, comme c'est toujours le cas avec les chemins de fer, il faudra maintenir les voies en bon état ce qui veut dire des réparations et un entretien régulier, selon la saison, et tous les ans. Mais je peux vous garantir qu'à l'heure actuelle nous pouvons expédier des céréales à partir de Churchill.

M. Wilson: L'autre domaine que je voulais toucher est celui des relations de travail. Prenons le cas des producteurs de céréales de l'Ouest, qui essaient d'expédier des quantités de produits en vrac qui représentent les principales

[Text]

for ports. At one point I know there were something on the order of 55 different labour unions that had the ability to stop the flow of grain somewhere between the farm gate and the port. I don't know how many of them impact on Ports Canada itself, but I suspect there are a number of them. I'm wondering if you can even make a general comment in response to my concerns, which relate to the scenario that happens when the collective bargaining process breaks down, as it does from time to time.

[Translation]

marchandises de la voie maritime. C'est un élément important du transport maritime. Je sais qu'il y a eu jusqu'à 55 syndicats différents qui avaient chacun le pouvoir d'arrêter le transport des céréales entre le portail de la ferme et le port. Je ne sais pas jusqu'à quel point ces syndicats peuvent avoir une influence sur les activités de Ports Canada, mais je suis porté à croire qu'ils ont du poids. Je me demande si vous pouvez me faire un commentaire général pour répondre à mes craintes, qui découlent de ce qui pourrait se produire si le processus de négociation collective arrête de fonctionner, comme cela se produit de temps en temps.

• 1640

It seems that each year Parliament is obliged to step in to rectify the situation where there is a failure on the part of the parties to the collective bargaining process to arrive at a satisfactory agreement, and of course it's neither management nor labour that generally pay the price in these things because they have a captive market. It's the grain producers and the country that pay the price through lost sales, through tarnished reputations, through demurrage and so on. It is a considerable concern across the grain-growing regions of the country. I'm wondering at this point in time what comments, if any, you might have in response to this concern as to whether we are ever going to be able to find some better dispute-settlement mechanism in order to keep the flow of grain going in order to keep the ports running, in order to avoid having to shoot unit trains into the U.S. Pacific ports and find other alternatives which many Canadians find distasteful.

Mr. Masters: I have spent a long time at it. I got involved in the first grain dispute in Vancouver in 1968. Looking at it on the longshoring side, as you say, that is only one of the elements. There are the longshoremen. There are the grain handlers, again in a separate union. You've got the railways. You've got, as you learned, the PSAC group that are related to grain weighing and sampling. Then if you come inland you pick up the Lakehead and the several unions that are there. In Quebec we had a strike that I was involved in, again longshoremen, and so you're right.

There's a whole multitude of players in different unions negotiating each time. We have a system that, under many circumstances, has served us well, and in other circumstances doesn't serve us so well. When one keeps falling apart because of a different link in a chain, you get frustrated, and that's the frustration to which you are referring.

Every government, for the last 30 years or whatever, has had to come to grips with binding arbitration or negotiation. That's where it's at. But it's not even good enough there any more because the issue becomes multiple negotiations and the system can break down any time.

Il semble que, chaque année, le Parlement ait à intervenir, car les parties prenantes aux négociations des conventions collectives ne parviennent pas à s'entendre. En général, d'ailleurs, ce n'est ni le patronat, ni les syndicats qui en font les frais puisque, dans ce domaine, le marché est captif. Ce sont les producteurs de grains qui finissent par en faire les frais, parce qu'ils perdent des ventes, subissent des atteintes à leur réputation, doivent régler les surestaries et autres indemnités du genre. Cela préoccupe beaucoup les régions productrices et j'aimerais savoir si, d'après vous, il n'existerait pas une façon de résoudre ce problème et d'aboutir à un mécanisme de règlement des différends qui permettrait de ne pas interrompre les envois de grains et donc de ne pas immobiliser les ports, car cela permettrait, entre autres, de ne plus avoir à expédier des trains-blocs vers les ports américains du Pacifique car ce genre de solutions de rechange déplore aux Canadiens.

M. Masters: J'étudie la question depuis longtemps déjà. C'est en 1968, à Vancouver, que, pour la première fois, j'ai participé à un différend en ce domaine. Les débardeurs ne sont qu'un des éléments en cause. Il y a aussi, dans un syndicat différent, les manutentionnaires-céréaliers. Il y a aussi les chemins de fer. Puis, comme vous l'avez appris, il y a également les gens de l'AFPC qui pèsent le grain et prélèvent des échantillons. Puis, plus vers le centre, vous arrivez à la tête des Grands Lacs où oeuvrent plusieurs syndicats. Au Québec, je me suis occupé d'une grève lancée par les débardeurs.

Donc, effectivement, vous avez raison, chaque négociation fait intervenir de multiples acteurs attachés à des syndicats différents. Souvent, ce système a donné de bons résultats mais parfois, les résultats sont moins heureux. Dans la mesure où, chaque fois, c'est un maillon différent de la chaîne qui cède, tout cela devient un peu frustrant et vous avez raison de le relever.

Au cours des quelques trente dernières années, tous les gouvernements ont été appelés à choisir entre l'arbitrage exécutoire et la négociation. C'est en effet le fond de la question, mais la question n'est pas aussi simple, car il faut procéder à des négociations multiples et à tout moment, tout risque de s'écrouler.

[Texte]

If you look at Vancouver as an example, that has been a particularly difficult situation in the longshoring sense. It hasn't negotiated that many agreements. It has had a large number of impositions, but in the last three years there has been a collective agreement negotiated, and there has been an extension agreed to. Looking at it from the west coast point of view, I think that's very positive.

If you get into the global government negotiations which did have an impact as well, it is just too big for us to be able to come to grips with. It is a shutdown of the whole system. I don't have a good answer. That is clear from what I'm saying, but I can see some encouraging things happening on the west coast. You can also see on the east coast that there is a great deal of difficult recession-induced, which is having a very sobering effect on the people negotiating collective agreements. Again, that's positive.

To really address the problem you're raising, one has to change the system. There are people who will then argue, so we go to binding arbitration and they don't go to work, now what do we do? That's always the Catch 22 that you're faced with in deciding what kind of a labour relation system you want. I'm only talking as a practitioner because I spent many years at it, but really that's the puzzle.

Mr. Wilson: That's why I'm asking.

Mr. Masters: I understand. I probably appear wishy-washy, but I don't know a good answer to that question.

Mr. Wilson: I'm not sure there is one.

• 1645

Mr. Atkinson (St. Catharines): I thought he was talking about the NHL labour relationship.

Thank you for the presentation, gentlemen. You mentioned you have to contribute \$100 million to the federal deficit reduction. From your annual reports you also indicate you had investment income last year of approximately \$25 million. Do you have a reserve fund? Is that interest on the reserve fund? Have you made your full payment of the \$100 million to the deficit reduction? How does that affect your financial structure?

Mr. Tessier: As I said in my remarks, in 1990 we paid approximately \$250 million. We pay a dividend every year. This is a policy, a position taken by the government. It is fair. Like any business in the world, we are paying. . . in our case we're saying "dividend", for others it is business income taxes.

[Traduction]

Prenez, à titre d'exemple, le port de Vancouver. Vis-à-vis des débardeurs, la situation est tendue depuis assez longtemps. Les accords n'ont pas été nombreux et, souvent, le règlement a dû être imposé bien qu'au cours des trois dernières années une convention collective ait pu être négociée, convention que les parties ont accepté de prolonger. Cela me paraît encourageant du point de vue de la situation générale des ports de la côte-ouest.

Quant aux grandes négociations sectorielles menées par le gouvernement, elles ont, de toute évidence, joué un rôle, mais là, la question devient trop compliquée pour que nous l'abordions ici. Il s'agissait de situations qui avaient fini par immobiliser l'ensemble des opérations et, pour ce genre de problème-là, je ne peux pas vous offrir de réponses satisfaisantes. Cela ressort, d'ailleurs, très nettement de ce que je disais tout à l'heure, mais nous avons pu constater, sur la côte ouest, un certain nombre de signes encourageants. Rappelons que les ports de la côte est ont été beaucoup éprouvés par la récession et que cela influence de manière non-négligeable l'attitude de ceux qui doivent négocier des conventions collectives. Là aussi l'évolution me paraît encourageante.

Mais, pour vraiment résoudre le problème que vous avez évoqué, il faudrait transformer le système. D'autres feront valoir que si l'on passe à un système d'arbitrage exécutoire et que les travailleurs refusent tout de même de reprendre le travail, on ne sera pas très avancé. Il y a toujours ce dilemme lorsque l'on doit s'entendre sur le système de règlement des différends qu'on veut retenir. Je vous en parle en praticien ayant consacré à ce type de problème une grande partie de ma carrière; c'est en effet un sérieux problème.

M. Wilson: C'est pour cela que je tenais à vous en parler.

M. Masters: Je vous comprends bien et sans doute vais-je vous paraître indécis, mais je ne vois guère comment vous répondre autrement.

M. Wilson: Je ne suis moi-même pas sûr que l'on puisse répondre de manière satisfaisante.

M. Atkinson (St. Catharines): Je croyais qu'il parlait des relations de travail au sein de la LNH.

Messieurs, je vous remercie de votre exposé. Vous disiez, tout à l'heure, que vous êtes tenus de verser 100 millions de dollars pour aider à réduire le déficit fédéral. Il ressort de votre rapport annuel que, l'année dernière, vous avez touché environ 25 millions de dollars en revenus de placements. Avez-vous un fonds de réserve? S'agit-il des intérêts touchés sur l'argent de ce fonds de réserve? Avez-vous intégralement versé les 100 millions de dollars prévus? Quel effet cela a-t-il eu sur votre situation financière?

M. Tessier: Comme je le disais tout à l'heure, nous avons versé, en 1990, environ 250 millions de dollars. Chaque année nous versions un dividende. Cela est conforme à une politique adoptée par le gouvernement. Cela me semble juste. Comme toute autre entreprise, nous payons. . . Nous appelons cela un «dividende» mais, pour d'autres entreprises, il s'agit d'un impôt sur les bénéfices.

[Text]

I believe we have in our reserve at this moment approximately \$100 million. We get interest on this money, and it is part of our earnings. So you have income from operations plus income from our investment. The total of that, through a formula we have in our policy, gives the amount the ports are paying in dividend.

Mr. Atkinson: Is this something you negotiate with the federal government?

Mr. Tessier: This is something we have... it's not really negotiated, because the stakeholder is the government. We have reached an understanding, or an agreement, with the federal government, through Treasury Board. We have a policy that sets the rates or the amount of money we pay back to the government. There is a formula we use for that.

Mr. Atkinson: Obviously you've had a chance to participate in that formula, so you do—

Mr. Tessier: I was there when it was arrived at; right there, in the middle of it.

Mr. Atkinson: So you have enough for the reserve fund and so on.

Mr. Tessier: Oh, yes, definitely. But don't say it too loudly, please, because we'd like to use this money for future investment.

Mr. Atkinson: And we like to look at that and realize you're running a viable operation, and a financially conservative one.

Your corporate plan indicates you're going to make recommendations on the eastern grain elevators some time this year. Can you tell us about that study? As you mentioned, we have a subcommittee, and certainly we would appreciate receiving your results on that. Your giving that to our subcommittee would be a help to us.

Mr. Tessier: Last year we indeed indicated in our corporate plan that we were looking at three ports: Churchill in particular, Prescott, and Port Colborne; and Trois Rivières a bit also, as far as grain is concerned. From this, through the board, we said, no, you cannot look at those ports without having a broader perspective on what grain is all about. This is what we are doing now, in consultation with the ports in our system, as well as with the Canadian Grain Commission, the Canadian Wheat Board, and a few others. We are looking at where we have been as far as grain is concerned; where the trends, the markets are; the facilities we have—are the facilities efficient, up to date; we need improvements where?—where will the market be in the future, east, west; and are we in a position, through the railway or through the intermodal system, to serve the grain business efficiently, and as we said, financially?

So the study will be done, and we hope in the course of this coming month, April or May, we are going to start meeting with industry, as we did with the containers, having a sort of first consultation. The report is fine as a report, but

[Translation]

À l'heure actuelle nous avons à peu près 100 millions de dollars de réserve. Cet argent produit des intérêts qui sont considérés comme un revenu pour la Société. Il y a donc le revenu tiré de nos opérations et le revenu tiré de nos placements. Le total, calculé à l'aide d'une formule prévue à cet effet, correspond à la somme versée par les ports à titre de dividendes.

M. Atkinson: Avez-vous négocié cela avec le gouvernement fédéral?

M. Tessier: C'est quelque chose que nous avons... À vrai dire, ce n'est pas vraiment une négociation car, dans cette affaire, le gouvernement est notre actionnaire. Nous sommes parvenus à un accord avec le gouvernement fédéral par l'intermédiaire du Conseil du Trésor. Nous avons adopté une politique et c'est en fonction de cette politique que sont calculés les taux ou les sommes que nous reversons au gouvernement. Tout cela est calculé en fonction d'une formule.

M. Atkinson: Vous avez donc participé à l'élaboration de cette formule et vous...

M. Tessier: J'étais là lorsqu'elle a été établie; je dirais même que j'ai assisté à sa naissance.

M. Atkinson: Votre fonds de réserve vous paraît donc suffisant.

M. Tessier: Oui, tout à fait. Mais, je vous en prie, ne le dites pas trop fort, car cet argent doit servir à nos investissements.

M. Atkinson: Nous l'apprenons avec plaisir, car cela nous permet de constater la bonne santé de votre société, résultat sans doute dû à une gestion prudente.

Nous apprenons, dans votre plan d'entreprise, que vous entendez formuler au cours de l'année des recommandations touchant les silos à céréales de la côte est. Pouvez-vous nous parler de cette étude? Nous avons créé un sous-comité et nous aimerions avoir connaissance des résultats de vos travaux. Pourriez-vous transmettre cela à notre sous-comité?

M. Tessier: L'année dernière, dans notre plan d'entreprise, nous avons effectivement manifesté notre intention d'étudier trois ports: Churchill, Prescott et Port Colborne. Nous devons également nous pencher, dans une certaine mesure, sur le cas de Trois-Rivières en ce qui concerne les transports de grains. Mais nous avons décidé, dans le cadre du conseil d'administration, qu'on ne pouvait pas vraiment étudier la situation de ces ports-là sans procéder, d'abord, à un survol général de la situation dans le secteur des grains. C'est à cette tâche que nous nous sommes attelés, de concert avec les ports qui relèvent de nous et avec la Commission canadienne des grains, la Commission canadienne du blé et quelques autres organismes. Nous sommes donc en train d'étudier l'ensemble de la situation ainsi que les tendances et l'état des marchés. Nous nous penchons également sur la question de nos installations—sont-elles efficaces et modernes; ou s'agit-il d'y apporter des améliorations? Où vont se développer les marchés? À l'est, à l'ouest? Avons-nous, que ce soit par chemin de fer ou par le réseau intermodal, les moyens de répondre efficacement aux besoins des milieux céréaliers? Avons-nous des assises financières suffisamment solides?

Nous avons donc effectué ces études et nous espérons qu'au cours du mois d'avril ou de mai nous pourrions entamer des pourparlers avec des représentants de ce secteur comme nous l'avons déjà fait avec les responsables du

[Texte]

we wanted to touch base with the real players in the game; the players being the farmers' groups, the ports, and others. We could have exchanges to see if we're really meeting the key issues, the key problems. Following this, we are going to complete our conclusions and then our recommendations. Hopefully by June this will be completed.

Mr. Atkinson: June of this year?

Mr. Tessier: This year indeed, yes.

Mr. Atkinson: That might fit in with our timetable.

Mr. Tessier: I hope so, because I think it will be important.

Mr. Masters: There is a second aspect. In the east there is a question of how many assets should remain in the feed grain business. A lot of the ports were organized to deal with feed grain as well as export grain and the province of Quebec, as an example, is now pretty well 100% self-sufficient. Do we in turn need the facilities that are available in ports or can they be put to another use? I think in the context of our grain study, in some of the smaller ports and in some of the bigger ports, there's a question of what obligations do we have and what businesses should we be in in terms of feed grain.

• 1650

Mr. Atkinson: What is your policy with assets that may no longer serve their purpose?

Mr. Masters: We've converted elevators from grain to cement.

Mr. Tessier: Recently in Trois Rivières.

Mr. Masters: In Trois Rivières, Laurelco took over half of the grain elevators due to a reduced market, and we're in the aluminum business.

Mr. Atkinson: So you look at the facilities in terms of your own use.

Mr. Tessier: The key word is "diversification", and this is really what we're also looking at, diversify our business. Of course, the biggest challenge we have is to keep the customers we have, and then build with them new markets and in that way expand on our facilities. But there is also diversification through other markets.

Mr. Atkinson: If you can't diversify, do you hold onto your assets? If you were going to sell your assets, the land and so on, would they go to the local communities first? How do you decide that?

[Traduction]

transport par conteneurs. Le rapport réunit de nombreuses informations, mais nous voulions, en plus, prendre contact avec les intervenants eux-mêmes, c'est-à-dire avec les associations d'agriculteurs, les ports, enfin avec toutes les parties intéressées. Nous aimerions donc avoir, avec tous ces gens-là, des pourparlers qui nous permettraient de voir si nous avons bien saisi les problèmes qu'il va falloir résoudre. Après cela, nous compléterons les conclusions auxquelles nous sommes parvenues et nous parfairerons nos recommandations. Nous espérons avoir terminé cela d'ici le mois de juin.

M. Atkinson: Le mois de juin de cette année?

M. Tessier: Oui.

M. Atkinson: Cela va peut-être coïncider avec nos propres travaux.

M. Tessier: Je l'espère, car je pense que nous allons parvenir à des résultats intéressants.

M. Masters: Il y a également l'autre aspect. Dans l'est, on se demande en effet dans quelle mesure on devrait conserver des installations destinées aux céréales fourragères. Beaucoup des ports avaient été équipés pour le transit des céréales fourragères et du grain d'exportation et, par exemple, la province de Québec peut subvenir à ses propres besoins. Dans ces conditions-là, doit-on conserver les équipements en place dans les ports ou pourrait-on les convertir à d'autres fins? Il faut voir, dans le cadre de notre étude sur l'industrie du grain, quelles sont nos obligations non seulement dans certains des petits ports, mais également dans plusieurs des ports plus importants. Nous allons donc être amenés à réfléchir sur l'avenir de nos activités dans le secteur des céréales fourragères.

M. Atkinson: Qu'entendez-vous faire des installations qui ont perdu de leur utilité?

M. Masters: Nous avons affecté au stockage du ciment certains silos à céréales.

M. Tessier: Nous l'avons récemment fait à Trois-Rivières.

M. Masters: À Trois-Rivières, Laurelco a repris la moitié des silos à céréales que l'état du marché ne justifiait plus et nous nous sommes lancés dans l'aluminium.

M. Atkinson: Vous allez donc pouvoir utiliser vous-même certaines de ces installations.

M. Tessier: Le mot clé est «diversification». C'est bien de cela dont il s'agit, car nous cherchons surtout à diversifier nos activités. Notre principale tâche est, bien sûr, de conserver nos clients actuels et de prospecter, avec eux, de nouveaux marchés, ce qui nous permettra de nous développer. Mais nous cherchons également à prendre pied dans des marchés différents par le biais de la diversification.

M. Atkinson: À supposer que vous ne puissiez mener cet effort de diversification à bien, conserveriez-vous vos installations? Si vous décidez de vendre certains de vos bien, des terrains par exemple, les offrirez-vous en priorité aux autorités locales? Comment décider en pareille circonstance?

[Text]

Mr. Masters: I think we're not quite there yet. We have some facilities that we have to look at and we're in the process of doing that, but I don't think we've got past trying to stay in the ports business. But I think you're right, ultimately, if there isn't a ports business, then what do we do? We as yet are not there.

Mr. Atkinson: The cost recovery program for marine that's been bandied about, what's your opinion on that? How's it going to affect you and what are you hearing in regard to that?

Mr. Masters: The shipping industry, as an example, was very vociferous in its response to that and still is. I know Minister Martin last week in Montreal was speaking again of rediscussing the matter with the industry, and from our point of view we've been echoing the concerns of the industry. CPC made representations in that regard and we just have to wait for the next round of discussions. We've been supportive of our customers' position. I think that's logical under the circumstances and yet we have a thorough understanding of what the government is trying to do. So we are waiting for the next round.

Mr. Atkinson: There seems to be some efficiencies that have been made in the Coast Guard, so we'll go on from there. Mr. Keyes touched on it and—

Mr. Tessier: I told you before that I'm here to serve.

Mr. Atkinson: We don't want to keep you from that because probably as we get into the study we'll have more pointed questions, as you mentioned, to ask you, so that's important.

I don't understand completely the relationship between the ports that you can have control over and the other ports, and your relationship in terms of contribution to your business as well and so on, how this affects you, having these different statuses of ports. I see a smile from Mr. Masters. It must be something that—

Mr. Masters: I've been at it a long time and sometimes we've had the same quandary you have.

Mr. Atkinson: After all these years.

Mr. Masters: It is true that when they formed Ports Canada they put within it ports that have like businesses. There are clearly some ports they didn't put in, but they compete for certain cargoes, so you develop some frustrations within either camp. It is hard to watch. You're trying to get every tonne of cargo in a particular big port and you're paying in a certain way and then all of a sudden another port grabs some business you might have liked to have. You get frustrated. There is also room for both of those ports to be business, very likely. What we would have to do is get a little closer on how we are living together and both of us understand what we are doing. There are some classics that have come along, which you will probably follow.

[Translation]

M. Masters: Nous n'en sommes pas encore là. Nous sommes en train de faire l'inventaire de nos installations mais, pour l'instant, nous examinons surtout les moyens de renforcer nos activités portuaires. Vous avez bien sûr raison de dire que nous devrions bien réfléchir à ce que nous allons faire si, un jour, il n'y a plus d'activités portuaires. Mais nous n'en sommes pas encore là.

M. Atkinson: Que pensez-vous du programme de recouvrement des coûts des transports par voie maritime? En quoi cela va-t-il vous toucher et qu'en savez-vous jusqu'ici?

M. Masters: L'industrie du transport maritime a réagi très énergiquement. Je sais que la semaine dernière le ministre, M. Martin se trouvait à Montréal où il envisageait de reprendre, sur ce point, des pourparlers avec les représentants de ce secteur. En ce qui nous concerne, nous nous sommes faits l'écho des inquiétudes manifestées par les armateurs. La SCP a fait valoir un certain nombre d'arguments à cet égard et maintenant nous attendons la prochaine série d'entretiens. Nous avons cherché à défendre les intérêts de nos clients. Cela nous a paru logique compte tenu de la situation, mais nous n'ignorons pas pour cela les fondements des propositions gouvernementales. Nous attendons donc la prochaine série de pourparlers.

M. Atkinson: La garde côtière a, je crois, rationalisé certains de ses domaines d'activités et nous pourrions peut-être en parler. M. Keyes en avait dit un mot tout à l'heure et...

M. Tessier: Je répète que je suis à votre entière disposition.

M. Atkinson: Je n'entendais pas changer de sujet et, il est vrai, que nous aurons, dans le cadre de l'étude que vous avez évoquée, des questions très précises à vous poser. Je pense que c'est un point important.

Je saisis mal le rapport existant entre les ports qui relèvent directement de vous et les autres. Quel rôle ces autres ports jouent-ils dans le cadre de vos activités et dans quelle mesure l'existence de deux statuts distincts affecte-t-il vos opérations? M. Masters sourit. J'ai dû...

M. Masters: J'ai fait carrière dans ce domaine et je me pose parfois les mêmes questions.

M. Atkinson: Après tant d'années.

M. Masters: Lorsqu'à été constituée la Société canadienne des ports, on lui a rattaché des ports dont les activités étaient semblables. Parmi les ports qui ne lui ont pas été rattachés, certains lui font actuellement concurrence sur le transit de certaines marchandises et cela crée certaines frictions des deux côtés. C'est parfois un peu pénible. Vous faites de votre mieux pour orienter vers tel port important, le maximum de marchandises; vous consentez des conditions favorables puis, tout d'un coup, un autre port s'attribue un contrat sur lequel vous comptiez. Cela est parfois frustrant. Il est probable que le marché est suffisamment large pour que les deux ports puissent survivre. J'aimerais que nous puissions nous rapprocher davantage et nous entendre sur ce point, chacun cherchant à mieux comprendre la position de l'autre. Il y a, à cet égard, des exemples assez classiques qui vous intéresseront sans doute.

[Texte]

[Traduction]

• 1655

Mr. Atkinson: I'm sure they will.

Mr. Masters: I don't think at this stage it would be very productive for me to raise them.

Mr. Atkinson: It certainly is impressive with the dividends that you have been producing with the environment.

Mr. Masters: One point I wanted to make on that is that some of the little frustrations which occur are not all between the Department of Transport ports and ourselves. If you are in Montreal you can get excited about Valleyfield, which has nothing to do, or Bécancour, which is a provincial port, and you can have Sheet Harbour in Nova Scotia, which gets a little. These are all things where there is no one here who can put all that together and make everybody happy. At best it is going to be a long discussion.

Mr. Atkinson: I want to refer to Halifax, the Atlantic traffic that has been lost and a couple of questions. We hear about the over-tonnage on the Atlantic. Is that going to turn around? The tonnage that has been lost from Halifax, what's your opinion on that coming back?

Mr. Masters: I don't think that the North Atlantic has taken shape. I don't think anybody can really answer how the North Atlantic cargos are going to filter down at the moment. That is a big question out there. There are a lot of shipping lines losing a lot of money, and until the shipping lines come together to decide how they are going to solve their individual problems, we are only part of the action. They'll worry about themselves and then they are going to decide on what ports of call, but at the moment all they are doing is tightening their belts and changing their ports of call.

They are mobile and we are not, and that's our problem. All of our investments are there forever, and their investments are all mobile. We have to deal in that environment and they really determine the cargo pattern. We are having a tough time right now in Halifax and we are, I am sure, trying to find alternate cargos that will help us. In the meantime we are watching carefully how this world shipping environment is changing and to what degree we are going to be able to plug back in. It is not in our hands.

Mr. Atkinson: What's the lead time if you do improve a facility and you want to negotiate for a line to come into a certain port? What are the lead times for the contractual obligations?

Mr. Masters: Really you don't. We are so well organized right now, we have the facilities. There is no shortage of facilities on the east coast. We can almost handle anything. On the west coast, maybe within the next five years we may

M. Atkinson: J'en suis persuadé.

M. Masters: Cela dit, je ne pense pas que le moment soit venu d'en parler.

M. Atkinson: J'admire comment, dans la conjoncture actuelle, vous avez tout de même pu verser de tels dividendes.

M. Masters: Je tiens à préciser que les frictions ne se produisent pas uniquement entre le ministère des Transports et nous. Quelqu'un de Montréal, par exemple, va s'émouvoir du sort de Valleyfield, délaissé par les usagers ou du sort de Bécancour qui est un port provincial. D'autres vont se plaindre de la manière dont est traité Sheet Harbour en Nouvelle-Écosse. Il s'agit, certes de problèmes isolés, mais personne n'est en mesure de proposer une solution globale susceptible de satisfaire tout le monde. Les discussions risquent de durer assez longtemps.

M. Atkinson: J'aimerais maintenant passer au cas d'Halifax, à celui de la baisse du trafic sur l'Atlantique et à quelques autres questions. Le commerce transatlantique continue à se développer et pourtant Halifax a perdu une partie de sa clientèle. Ce port va-t-il pouvoir retrouver sa part de marché?

M. Masters: Le trafic sur l'Atlantique nord ne semble pas encore s'être stabilisé. À l'heure actuelle, personne ne peut dire comment va se répartir le transport des marchandises sur l'Atlantique nord. C'est un grand point d'interrogation. De nombreux armateurs perdent actuellement beaucoup d'argent et en attendant que les compagnies maritimes décident, d'un commun accord, comment résoudre à la fois le problème général et les problèmes individuels, il n'y a pas grand-chose que nous puissions faire. Il est certain que les compagnies vont chercher en premier à défendre leurs intérêts et c'est en fonction de cela qu'elles se pencheront vers tel et tel port. À l'heure actuelle, elles essaient toutes d'abaisser leurs coûts et beaucoup changent actuellement de ports d'escale.

Elles ont l'avantage de la mobilité, avantage que nous n'avons bien sûr pas. Nos investissements sont fixes. Nos installations sont là à demeure alors que les leurs sont mobiles. Ce sont elles qui, en fait, décident des flux de marchandises et nous sommes bien forcés d'en prendre notre part. Il est vrai qu'à l'heure actuelle notre situation est difficile à Halifax et que nous cherchons une nouvelle clientèle. En attendant nous suivons de près l'évolution du marché mondial des transports maritimes afin de saisir toute occasion qui se présenterait. Mais, je le répète, nous ne sommes pas maîtres du jeu.

M. Atkinson: Quels sont les délais à prévoir, dans la mesure où vous voulez améliorer vos installations et négocier avec une compagnie maritime qui accepterait de faire relâche dans un de vos ports? Quels seraient les délais à prévoir pour ce genre d'accord?

M. Masters: Ce problème ne se présente en fait pas. Nous sommes très bien organisés et nous avons toutes les installations nécessaires. Nous ne manquons de rien sur la Côte est. Nous pouvons nous charger d'à peu près n'importe

[Text]

have some problems that we are going to deal with in the next year. There isn't a problem there in terms of getting cargo back in Halifax. It has all the facilities in the world. Getting cargo into Saint John is the same. Montreal has no shortage of facilities, but it may have to re-jig. In the east we are in good shape.

Mr. Atkinson: What about contracts? As a lay person, what about the contracts in the industry? Is it just an individual ship going to a port or is there a longer contractual period for a line? What is the situation?

Mr. Tessier: It varies from one port to another. In Halifax, the port has contracts with the terminal operators, not with a shipping line necessarily. The terminal operators negotiate deals with the shipping lines.

Mr. Masters: Each has a business contract with people to get a cargo and a line, and it also has a contract in different ports to unload a ship. They are different. You only have a contract to unload a ship when he decides to come to your port. That is the extent of the contract. If he decides not to come to your port, that's the end of that. If I send five ships or 50 ships, there is no compulsion now. You can have a shipping line do it all. He can come in and make a contract with the port to be the operator of a terminal, invest in equipment and so on, and so forth. They are there for years when they make those commitments. Not all of them do. A lot of them would rather go to a public terminal. In the case of Halifax, that is what they do.

• 1700

Mr. Atkinson: Perhaps you can get into that next time. You mentioned the private sector investment, and we'd like to—

Mr. Masters: But it's mobile stock, that's—

Mr. Tessier: In the container business you are moveable.

Mr. Atkinson: Whatever, I know you have to get off, so we'll. . .

Mr. Tessier: I hate that you brought this up. Being the chairman, it's your call.

The Vice-Chairman (Mr. Keyes): If you have the time, we can answer that question.

Mr. Tessier: It's not that I have the time, but you're calling me to the steering committee and I'm here to answer questions.

Mr. Atkinson: As we proceed I think I can focus my questions more next time. That would probably be better.

Mr. Tessier: Please do.

[Translation]

quel type de marchandise. Sur la Côte ouest, en revanche, nous risquons, dans cinq ans, d'éprouver un certain nombre de problèmes à cet égard, mais nous entendons nous attaquer au problème dès l'année prochaine. Le problème d'Halifax n'est pas du tout dû aux installations. Au contraire, ce port à tout ce qu'il faut. Il en va de même pour Saint-John. Montréal a également toutes les installations nécessaires, mais peut-être devra-t-il en modifier une partie. Dans l'est, du moins, ce problème ne se pose pas.

M. Atkinson: Et qu'en est-il des contrats? Je vous pose la question en prophane. S'agit-il d'attirer chaque bateau pris séparément, ou peut-on espérer conclure des contrats de longue durée avec certaines compagnies maritimes?

M. Tessier: Cela varie d'un port à l'autre. À Halifax, le port a conclu des contrats avec les exploitants de terminal mais pas nécessairement avec des compagnies maritimes. Ce sont, en fait, les exploitants du terminal qui traitent avec les compagnies maritimes.

M. Masters: Chacun passe donc des contrats avec des producteurs, des transporteurs ou une compagnie maritime, mais chacun doit également passer des contrats en vue du déchargement des navires. Ce sont deux choses différentes. Le contrat ne prévoit que le déchargement des navires qui font effectivement escale. Si tel ou tel navire décide d'aller autre part, le contrat ne s'applique pas. On peut donc avoir à en décharger cinq comme on peut avoir à en décharger 50. Cela dépend des arrivages. Parfois, c'est la compagnie maritime qui s'occupe de tout. Elle signe un contrat avec le port, assume la gestion d'un terminal, met en place tout l'équipement voulu. Une compagnie qui s'engage à fond comme cela va donc rester sur place pendant des années. Toutes ne font pas cela. Beaucoup de compagnies préfèrent utiliser le terminal public et c'est effectivement ce qu'elles font à Halifax.

M. Atkinson: Peut-être pourrions-nous reparler de cela la prochaine fois. Vous avez également parlé des investissements privés et nous voudrions. . .

M. Masters: Mais il s'agit de matériel mobile qui. . .

M. Tessier: Mais vous aussi vous avez du matériel mobile, notamment des conteneurs.

M. Atkinson: Quoi qu'il en soit, je sais que vous devez vous absenter et nous. . .

M. Tessier: Je regrette que vous avez parlé de cela. En tant que président, la décision vous appartient.

Le vice-président (M. Keyes): Si vous avez le temps, nous pouvons répondre à la question.

M. Tessier: Ce n'est pas tellement une question de temps, mais vous me convoquez devant le comité de direction et je suis ici à répondre aux questions.

M. Atkinson: Je crois que la prochaine fois je présenterai mes questions dans un ordre différent. Cela devrait faciliter nos travaux.

M. Tessier: Je vous en serai gré.

[Texte]

Mr. Atkinson: Thank you.

The Vice-Chairman (Mr. Keyes): Could somebody at CPC provide the committee with. . . As I understand it, in your 1990 report you indicated that you were interested in putting forward suggestions to legislative change through the CPC Act. Could CPC provide the committee with a list of suggestions that you're seeking? Is that better asked here in this forum?

Mr. Tessier: At one point there was this business of amending the act, but this is no longer the case.

The Vice-Chairman (Mr. Keyes): It's not one of our priorities.

Mr. Tessier: Except that we're working on cosmetic changes, but this is standard business that we're doing. I think it's through the Minister of Justice asking us our views on what items have to be modified or changed because things are a bit different. . . But this is different from what you're talking about, and at this moment we have no intention of going to the Minister of Transport to ask for amendments to the CPC Act.

The Vice-Chairman (Mr. Keyes): Good. Seeing no further questions and in anticipation of you revisiting our committee a little later on, I want to thank Mr. Masters, Mr. Tessier, and Mr. Ansary for being with us at this meeting today.

That's all of the committee's business today. We'll adjourn until the call of the chair, because there's been some discussion about Thursday. You'll get notice of that in your mailbox. This meeting is adjourned.

[Traduction]

M. Atkinson: Je vous remercie.

Le vice-président (M. Keyes): La SPC pourrait-elle fournir au comité un. . . Je crois savoir que dans votre rapport l'année 1990 vous manifestez l'intention de proposer certains changements à la Loi sur la SCP. La SCP pourrait-elle transmettre au comité une liste de ces propositions? Ne serait-ce pas le bon endroit pour les examiner?

M. Tessier: À une certaine époque, nous pensions en effet qu'il serait bon de modifier la loi, mais nous n'en sommes plus là.

Le vice-président (M. Keyes): Ce n'est pas une de nos priorités.

M. Tessier: Nous nous penchons actuellement sur certaines modifications de formes, rien de très important. Le ministre de Justice nous avait demandé de lui indiquer les modifications nécessaires compte tenu de la situation. . . Mais ce n'est pas, je crois ce que vous vouliez dire et pour l'instant nous n'avons pas l'intention de demander au ministre des Transports de faire modifier la Loi sur la SCP.

Le vice-président (M. Keyes): Bien. Étant donné qu'il n'y a plus de questions et que nous avons prévu de vous entendre à nouveau dans quelque temps, je tiens à remercier M. Masters, M. Tessier et M. Ansary d'être intervenus aujourd'hui devant le comité.

C'était le dernier point de notre ordre du jour. La séance est levée jusqu'à nouvel ordre car, en effet, nous ne sommes pas encore fixés au sujet de jeudi. Un avis vous sera transmis à ce propos. La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From the Canadian Ports Corporation:

Arnold Masters, Chairman;
J.M. Tessier, President and Chief Executive Officer;
Hassan J. Ansary, Executive Vice-President.

TÉMOINS

De la Société canadienne des ports:

Arnold Masters, Président;
J.M. Tessier, Président-directeur général;
Hassan J. Ansary, Vice-président général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Tuesday, April 7, 1992

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 17

Le mardi 7 avril 1992

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on February 25, 1992, consideration of the competitiveness and viability of Canada's Ports

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement ainsi qu'en vertu de l'ordre adopté par le Comité en date du 25 février 1992, étude sur la viabilité et la compétitivité des ports du Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen:

Stan Keyes

Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents:

Stan Keyes

Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 7, 1992
(30)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:40 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Coast Guard: R.A. Quail, Commissioner; Michael Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; Donald Morrisson, Director General, Harbour and Ports.

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on February 25, 1992, consideration of the competitiveness and viability of Canada's Ports.

R.A. Quail made a statement and answered questions.

At 11:35 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 7 AVRIL 1992
(30)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 40, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Garde côtière canadienne: R.A. Quail, commissaire; Michael Turner, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne; Donald Morrisson, directeur général, Havres et ports.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à l'ordre qu'il a adopté le 25 février 1992, le Comité examine la viabilité et la compétitivité des ports canadiens.

R.A. Quail fait un exposé et répond aux questions.

À 11 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, April 7, 1992

• 1037

The Chairman: I call the meeting to order.

As we begin our consideration of the competitiveness and viability of Canada's ports, as well as our study of the Coast Guard, today I have the opportunity of welcoming Mr. R. A. Quail, Commissioner, the Canadian Coast Guard.

Mr. Quail and his colleagues have provided the committee with a presentation, which I understand, from prior discussions with Mr. Quail, will take about 15 minutes to run through. We then will ask our committee members to make comment or question, as the case may be.

Because we are under some time constraint—I understand we have to vacate this room by 11.30 a.m.—this will be a preliminary discussion with Mr. Quail on the matter of the Coast Guard, and so we will be inviting Mr. Quail and his colleagues back again.

Mr. Quail, I invite you to proceed.

Mr. R.A. Quail (Commissioner, Canadian Coast Guard): Thank you, Mr. Chairman. Ladies and gentlemen, good morning.

Perhaps I could introduce my colleagues, Michael Turner, Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard, and Don Morrisson, Director General of Ports and Harbours for us in the Coast Guard.

We are indeed pleased to be with you this morning.

I understand you want to talk about port competitiveness. I could start, however, with a brief outline of what the Coast Guard is, who we are, and what our role in Canada's transportation system is.

The Coast Guard is a highly decentralized organization, comprised of six regions across the country: Newfoundland, the Maritimes, Laurentian, central region, western region, and northern operations. Approximately 90% of our people are located in our regional centres across the country.

The principle by which we operate and conduct our business is essentially safety first and service always. Our mission statement is to provide service to the marine sector. The key elements of our service goal are: responsiveness to the people we serve; protection of the marine environment; optimum use of our resources; commitment to our people; doing the right things, doing them well, and working as a team.

• 1040

The Coast Guard seeks the commitment from its people and supports their participation. In that sense, the people we serve are commercial shippers, ports, and shipping companies, fishermen, recreational boaters, ferry operators. We provide service to other government departments and we represent Canada at the International Maritime Organization, a specialized agency of the United Nations.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 7 avril 1992

Le président: La séance est ouverte.

Dans le cadre de notre étude de la viabilité et de la compétitivité des ports du Canada ainsi que du rôle de la Garde côtière, nous avons aujourd'hui le plaisir d'accueillir M. R.A. Quail, le commissaire de la Garde côtière canadienne.

M. Quail et ses collègues vont nous faire un exposé qui, d'après eux, devrait prendre environ 15 minutes. Nous demanderons ensuite aux membres du comité de faire des commentaires ou de poser des questions selon le cas.

Comme nous sommes limités par le temps—je crois qu'il faut que nous libérions cette salle au plus tard à 11h30—nous considérerons qu'il ne s'agit que d'une discussion préliminaire avec M. Quail sur la Garde côtière et nous l'inviterons de nouveau à venir nous voir avec ses collègues.

Monsieur Quail, vous avez la parole.

M. R.A. Quail (commissaire, Garde côtière canadienne): Merci, monsieur le président. Bonjour, mesdames et messieurs.

Je devrais peut-être commencer par vous présenter mes collègues. Michael Turner est le sous-commissaire de la Garde côtière canadienne et Don Morrisson est le directeur général des havres et des ports pour la Garde côtière.

Nous sommes vraiment heureux d'être parmi vous ce matin.

Je crois comprendre que ce qui vous intéresse c'est la compétitivité des ports. Cependant, je pourrais commencer par vous donner un petit aperçu du rôle et de l'utilité de la Garde côtière dans le monde canadien des transports.

La Garde côtière est un organisme fortement décentralisé couvrant six régions: Terre-Neuve, les Maritimes, le Saint-Laurent, la région centrale, la région de l'Ouest et le Grand Nord. Environ 90 p. 100 de notre personnel est en poste dans nos divers centres régionaux.

Le principe qui guide nos activités est la sécurité en priorité et le service en permanence. Nous avons pour mandat de fournir des services au secteur maritime. Les éléments importants de notre objectif de service sont: être à l'écoute des besoins de nos utilisateurs; protéger l'environnement maritime; utilisation optimale de nos ressources; engagement envers notre personnel et choix de mesures pertinentes, travail de qualité et travail d'équipe.

La Garde côtière demande le maximum d'engagement à son personnel et l'appui dans ses activités. Nos clients sont les transporteurs commerciaux, les ports, les compagnies de transport, les pêcheurs, les plaisanciers et les services de traversiers. Nous fournissons des services à d'autres ministères du gouvernement et nous représentons le Canada auprès de l'Organisation maritime internationale des Nations Unies.

[Texte]

Our main legislative mandate and our primary responsibilities we derive from the Canada Shipping Act, the Navigable Waters Protection Act, the Public Harbours and Ports Facilities Act, the Arctic Waters Pollution Prevention Act, and we do provide advice to the minister on pilotage.

On slide 3, we look at where the Coast Guard marine sits financially in Transport Canada. The circle indicates the main estimates for Transport Canada budget year 1992-93 at \$3.160 million.

The Coast Guard marine segment of that is 21.8% and it's broken down as shown on the bar graph at the right, essentially with the operating part of the Coast Guard taking up 17.1% and capital 4.4% of the total transport department allocation in the main estimates.

The Coast Guard's overall marine budget, O and M capital grants and contributions is \$687 million for 1992-93.

Our Coast Guard services are divided up into the following main activities: First, marine navigation systems, buoys, light-houses, etc.; ice breaking and Arctic operations; marine search and rescue; environmental response and emergency planning; public harbours and ports and marine regulatory function.

On the fifth slide, it breaks down the net operating budget, the operating and maintenance side of the Coast Guard budget for 1992-93. The net operating budget is \$501 million, and it's broken down as shown on the chart.

There are two particular points I would note. Marine navigation systems occupy 40.9% of our operating budget. That includes the allocation of ship cost to the navigation system maintenance program. On the left you'll see that harbours and ports are 4% of our total operating budget, and the rest is displayed for members of the committee, Mr. Chairman.

We allocate our people, as set out in slide 6, to the various activities, as you see around the pie chart. Again, the major number of personnel allocated to navigation system is 3240 people, and harbours and ports, 90 people. The total budget year allocation for person-years is 5,961 people.

The replacement asset value of our fleet is \$3.432 billion. Our other Coast Guard operations—this would include bases where we have our ships tied up, where we repair buoys, operation centres, etc., \$5.1 billion; and public harbours and wharves asset replacement value of \$1.5 billion, for a total of \$10.123 billion.

Slide 8 gives a snapshot of the Coast Guard fleet. Members may recall that we appeared before the standing committee and we also did provide a copy of our fleet rationalization booklet to the clerk last week. We are in the process of a three-year fleet restructuring plan.

[Traduction]

Nous tirons nos responsabilités principales et notre mandat législatif principal de la Loi sur la marine marchande du Canada, de la Loi sur la protection des eaux navigables, de la Loi sur les ports et installations de ports publics, de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et nous fournissons des conseils au ministre sur le pilotage.

Le tableau de la page 3 vous indique la part du budget consacré par Transports Canada aux activités maritimes et à la Garde côtière. Le budget des dépenses principal de Transports Canada pour l'exercice 1992-1993 se monte à 3,160 millions de dollars.

La part consacrée aux activités maritimes et à la Garde côtière représente 21,8 p. 100 et comme vous pouvez le voir dans la colonne à droite 17,1 p. 100 sont affectés au fonctionnement et 4,4 p. 100 au capital.

Le budget maritime global de la Garde côtière, fonctionnement, entretien, subventions et contributions se monte à 687 millions de dollars pour 1992-1993.

Le programme de la Garde côtière se compose de divers services qui sont répartis sous les grandes activités suivantes: systèmes de navigation maritime, bouées, phares, etc.; déglacage et opérations dans l'Arctique; recherche et sauvetage maritimes; intervention environnementale et planification d'urgence; havres et ports publics et réglementation maritime.

Le tableau de la page 5 vous donne la ventilation des budgets de fonctionnement net de la Garde côtière pour 1992-1993. Le budget de fonctionnement net est de 501 millions de dollars et le dessin en forme de fromage vous en donne la ventilation.

J'aimerais signaler deux points particuliers. Les systèmes de navigation maritime absorbent 40,9 p. 100 de notre budget de fonctionnement. Cela inclut les frais d'entretien des bâtiments utilisés par ce service. Vous pouvez voir à gauche que les havres et ports représentent 4 p. 100 de notre budget de fonctionnement total et les autres chiffres vous sont donnés à titre d'information, monsieur le président.

Le tableau de la page 6 vous indique la répartition des années-personnes par activité. Encore une fois, vous constaterez que le plus grand nombre, 3240, est affecté aux systèmes de navigation et que 90 sont affectées aux havres et ports. Au total, 5,961 années-personnes sont allouées pour l'exercice 1992-1993.

La valeur de remplacement en actif de notre flotte est de 3,432 milliards de dollars. Nos autres activités—les bateaux en cale sèche, les réparations de bouées, les centres d'opération, etc.—représentent 5,1 milliards de dollars; et la valeur de remplacement d'actif des havres et ports publics, 1,5 milliard de dollars, pour un total de 10,123 milliards de dollars.

Le tableau de la page 8 vous donne une vue d'ensemble de la flotte de la Garde côtière. Vous vous souvenez peut-être de notre dernière comparution devant votre comité. Nous avons également envoyé à votre greffier la semaine dernière une copie de notre brochure sur la rationalisation de notre flotte. Nous sommes engagés dans un plan de trois ans de restructuration de notre flotte.

[Text]

This plan and summary will result in the redeployment of ten ships between regions. In actual fact, seven of those are already completed. We are removing ten ships from active service—five of them have been removed—and we are increasing the number of ships that we have on a lay-day crewing system; that is, crew on, crew off. We have just about completed that.

The snapshot shows that we have eight ice-breakers. Included in the ice-breakers is the cable ship, *John Cabot*, which is on permanent charter to Teleglobe. Navaid, tenders or ships, buoy tenders, including the three sounding vessels we have in the St. Lawrence, 36. We have 40 search and rescue cutters, lifeboats; 47 inshore rescue boats; 4 hovercraft, 1 in the St. Lawrence, 3 on the west coast; 35 helicopters; and one DC-3 fixed-wing aircraft. You will note that approximately 42% of the Coast Guard is associated with seagoing personnel.

• 1045

Marine navigation systems consist of 49.9% of the budget. As I noted earlier, primary fleet assigned as aid to navigation includes 22 aids vessels. Examples of these are, for instance, the *Provo Wallis*, or the *Narwhal*, and 12 ice-breaking buoy-laying vessels. In other words, they are buoy tenders but have capability to operate in ice. We have 12 of those, and included in that number is the 1 air cushion vehicle located in the St. Lawrence.

As conventional aids there are 20,000 buoys and land-based aids, including the 264 light stations. I think the radio aids are self-explanatory.

Also, as part of the marine navigation systems we have vessel traffic services and coastal radio stations; 14 vessel traffic service centres and information centres across the country; 31 staffed to radio stations where you can provide ship-to-shore communication; and we have 139 remote controlled transmitting and receiving sites.

Finally, in the marine navigation systems we have waterways management that deals with surveying and dredging. This would be the dredging of commercial channels. As a matter of interest, in 1992-93 we have programmed about \$20 million associated with dredging in commercial channels.

We work with the IJC in water flow management, essentially in the regulation of the flows in the St. Lawrence—Lake Ontario area, and we have also in this group, marine navigation systems, the responsibility for the administration under the Navigable Waters Protection Act across Canada.

If we look at slide 12 we move to the ice-breaking services. Here are a few highlights of 1991-92. Ice-breaking services account for 20.2% of our operating budget. We have provided some statistics on miles associated with channel breakouts; 55 ferry harbour route breakouts, 248 commercial harbour breakouts, 1,328 vessels escorted, the number of communities resupplied in the north, and the number of miles associated with flood control and ice management services.

This relates to southern Canada in the winter and northern Canada in the summer.

[Translation]

Ce plan aboutira au redéploiement de 10 de nos bâtiments entre les régions. En réalité, sept de ces déploiements ont déjà eu lieu. Nous retirons 10 bâtiments du service actif—pour cinq d'entre eux c'est déjà fait—et nous augmentons le nombre de bâtiments à équipage posté, c'est-à-dire en rotation. C'est presque terminé.

Cette vue d'ensemble vous montre que nous avons huit brise-glace, y compris le pose-câbles *John Cabot* que Téléglobe nous loue de façon permanente. Aides à la navigation, baliseurs (buoy tenders), y compris les trois bateaux équipés de sondes du Saint-Laurent, 36. Cotres et bateaux de sauvetage, 40; petites embarcations côtières de sauvetage, 47; aéroglisseurs, 4, 1 sur le Saint-Laurent et 3 sur la côte Ouest; hélicoptères, 35 et aéronefs à voilure fixe, un DC-3. Vous remarquerez que le personnel navigant représente environ 42 p. 100 de l'effectif de la Garde côtière.

Les systèmes de navigation maritime absorbent 49,9 p. 100 du budget. Comme je l'ai dit tout à l'heure, la flotte spécialisée dans l'aide à la navigation compte 22 bâtiments. Il y a par exemple le *Provo Wallis* ou le *Narwhal* et 12 baliseurs brise-glace. En d'autres termes, ce sont des baliseurs que la glace ne gêne pas. Nous en avons 12 et dans ce nombre est compris le véhicule sur coussins d'air du Saint-Laurent.

Sur le plan des aides conventionnelles, nous avons 20,000 bouées et aides terrestres, y compris 264 phares. Je suppose que pour les aides radio, il n'y a pas besoin d'explications.

Dans le cadre des systèmes de navigation maritime, nous offrons aussi des services de trafic maritime et de stations radio côtières; 14 centres d'information et de services de trafic maritime; 31 stations radio avec personnel permettant d'établir le contact entre le bateau et la terre ferme; et 139 points d'émission et de réception télécommandés.

Enfin, les systèmes de navigation maritime ont aussi la charge de la gestion des voies navigables, levés et dragage. Dragage de canaux commerciaux, bien entendu. À titre d'information, en 1992-1993, nous avons prévu un poste de 20 millions de dollars pour le dragage des canaux commerciaux.

En coopération avec la Commission mixte internationale, nous avons la responsabilité de la gestion des débits d'eau, surtout celle du Saint-Laurent et du Lac Ontario, et ce groupe, les systèmes de navigation maritime, a la responsabilité de l'Administration de la Loi sur la protection des voies navigables.

Le tableau 12 vous donne les faits saillants des services de déglacage en 1991-1992. Ces services absorbent 20,2 p. 100 de notre budget de fonctionnement. Nous vous donnons quelques chiffres sur le nombre de milles de chenaux déglacés. Nous avons déglacé 55 routes de traversiers, 248 ports; nous avons escorté 1,328 navires et nous vous donnons le nombre de localités que nous avons réapprovisionnées dans le Nord et le nombre de milles associés à la lutte contre les inondations et le contrôle des glaces.

L'hiver, cela concerne le Sud du Canada et, l'été, le Nord.

[Texte]

Under ice-breaking, Arctic, and other ship services support activity we have the 8 vessels that I referred to earlier, the *Louis St. Laurent*, *Terry Fox*, *Franklin*, *Radisson*, *Larson*, vessels like that. We are involved in vessel escort in both southern and northern Canada. We are involved in flood control, and in Arctic resupply. We have listed here the *John Cabot*, which is a ship we have under charter full-time to Teleglobe, and we also have 35 helicopters.

With respect to search and rescue, which accounts for 14.8% of the 1992-93 operating budget, there is joint responsibility for DND in delivering this program, with the lead minister being the Minister of National Defence.

We are responsible for the provision of the marine support and the provision of dedicated marine support vessels. We work from three RCCs, rescue co-ordination centres, jointly manned with Coast Guard and DND personnel, and two subcentres, one in St. John's, Newfoundland and one in Quebec City.

We have 40 cutters and lifeboats and 3 air cushion vehicles. We have 27 inshore rescue boats. These are essentially located at sites across the country, and they are summer and they are seasonal. We have 3,600 members approximately of the Coast Guard auxiliary, the CMRA. They have 1,400 vessels between them, and the 1991 SAR statistics indicate that we were involved in 6,900 SAR incidents across the country.

The funding for emergency response and environmental planning is located in the same budget as the regulatory part of our organization. We deal with the response to marine spills, emergency planning, contingency planning, recovery of costs as it relates to marine incidents, and civil contingencies and national training.

Our ship safety on page 16 shows the regulatory responsibilities that we have, and they are set out. They're essentially for Canadian flag vessels in terms of ship construction and operation, approval of ship plans and designs, pollution prevention standards, personnel certification, etc.

Moving on to page 17, we have, in conclusion, the Canadian Port Administration. There are five acts that provide the authority for port administration in Canada to the Minister of Transport. These acts are the Canada Ports Corporation Act, Harbour Commissions Acts—three of them—and the Public Harbours and Port Facilities Act.

In Coast Guard we are directly responsible for public ports. There are wharves, breakwaters, and other structures or a declared public harbour at 526 locations across Canada. The geographical dispersal of the public port sites is set out on the slide: western, 136, and going from western Canada through the central region through the Quebec region, the Laurentians, the three maritime provinces, and Newfoundland. Of particular note, public ports serve 85 communities on the east and west coasts and in the Arctic that have neither rail nor road access.

[Traduction]

Affectés au déglacage, aux opérations arctiques et autre soutien des navires, il y a les huit navires dont j'ai parlé tout à l'heure, le *Louis St. Laurent*, le *Terry Fox*, le *Franklin*, le *Radisson*, le *Larson*, etc. Nous participons à des escortes de navires dans le Sud et dans le Nord. Nous participons à la lutte contre les inondations et au ravitaillement de l'Arctique. Nous citons ici le *John Cabot*, navire que loue à plein temps Téléglobe ainsi que nos 35 hélicoptères.

La recherche et le sauvetage qui correspondent à 14,8 p. 100 de notre budget de fonctionnement de 1992-1993 est une responsabilité partagée avec le ministère de la Défense nationale, le ministre de la Défense étant le ministre de tutelle.

Nous avons la responsabilité du soutien maritime auquel sont affectés exclusivement certains de nos navires. Nous travaillons à partir de trois CCS, de trois centres de coordination de sauvetage, composés d'effectifs mixtes Garde côtière-MDN et de deux CSSM, un à St. John's, Terre-Neuve et l'autre à Québec.

Nous avons 40 patrouilleurs et canots de sauvetage et trois aéroglisseurs. Nous avons 27 embarcations de recherche et de sauvetage. Pour l'essentiel, ils sont affectés à certains sites du pays pendant l'été et donc sur une base saisonnière. La Garde côtière compte environ 3,600 auxiliaires, les SACS, qui mettent à sa disposition 1400 embarcations et d'après les statistiques, il y a eu en 1991 6,900 interventions de recherche et de sauvetage.

Le budget de l'intervention environnementale et de la planification d'urgence émerge au même poste que la réglementation maritime. Les activités sont les suivantes: lutte contre les déversements; planification d'urgence; plans d'urgence; recouvrement des coûts s'agissant d'incidents maritimes, et urgences civiles et formation nationale.

Le tableau de la page 16 vous indique nos responsabilités en matière de sécurité des navires. Elles concernent pour l'essentiel les bateaux battant pavillon canadien au niveau des normes de construction et d'exploitation des navires, de l'approbation des plans et de la conception des navires, des normes concernant la prévention de la pollution, de la délivrance des certificats et brevets de personnel, etc.

Les tableaux à partir de la page 17, jusqu'à la fin, concernent l'administration des ports au Canada. Les lois qui attribuent au ministre des Transports la responsabilité de l'administration portuaire au Canada sont au nombre de cinq. Il s'agit de la Loi sur la Société canadienne des ports, de la Loi sur les commissions portuaires—il y en a trois—et de la Loi sur les ports et installations portuaires publics.

La Garde côtière a la responsabilité directe des ports publics. On trouve des quais, des brise-lames et d'autres structures ou ports déclarés publics dans 526 sites dispersés sur notre territoire. La répartition géographique des sites de ports publics est à peu près la suivante: Ouest, 136 et partant de l'Ouest en passant par le centre, le Québec, les Laurentides, les trois provinces Maritimes et Terre-Neuve. Il est intéressant de noter que les ports publics desservent 85 communautés des côtes Est et Ouest ainsi que la région arctique qui ne sont accessibles ni par route ni par voie ferrée.

[Text]

[Translation]

• 1050

On the types of facilities in public harbours and ports, commercial facilities really are serving local shipping industries and generate revenues. The top 30 of these facilities account for 70% of tonnage and revenues. An example of this one would be Corner Brook. We have social obligation facilities; these are remote sites supporting marine resupply operations that are critical to the survival of remote or isolated communities. We also provide ferry facilities to serve private, provincial, and federal ferries. As you see below, we set out the classification of the sites, with commercial facilities, social obligations, ferries, and the other very small operations.

We provided the clerk with copies of our one magazine that we have on a regional basis that sets out our responsibilities and the facilities that we have in the five southern Canada regions of the Coast Guard.

In looking at port activities of the public harbours and ports, the total tonnage is 85 million tonnes. For public facilities, government owned, we have 11 million tonnes. For privately owned facilities within declared public harbours—places like Nanticoke of course are included in that, it would be an example—there are 74 million tonnes, and 74 million tonnes plus 11 million tonnes gives 85 million tonnes.

In our estimation, based on a multiplier factor the value of goods handled is \$21 billion. Vessel movements on a yearly basis for 1991 were 52,000, and the major commodities were grain, petroleum, forest products, construction material, ores and concentrates, and salt. An example of salt, for instance, would be Goderich.

As a financial overview for our ports and harbours activity, the operation and maintenance for 1990-91 was \$32 million; capital was \$35 million; revenue was \$13 million; and we have 90 people devoted to this operation in the Coast Guard.

The direct and induced employment is as set out, 30,824, and indirect employment to user industries is 170,000.

Finally, just a few words about harbour commissions. There are nine harbour commissions located in Canada, five in Ontario and four in B.C. Harbour commissions are located at Port Alberni, Nanaimo, Fraser River, and North Fraser in British Columbia and at Thunder Bay, Windsor, Hamilton, Toronto, and Oshawa in Ontario. Harbour commissions operate independently, with the board chairmen being elected from among the appointed commissioners.

The final slide gives a 1990-91 activity overview of four harbour commissions: tonnage, 74 million tonnes; the value of goods handled, \$17 billion; financially, revenues, expenses, and total earnings at year-end, \$18 million. Their major commodities: grain, coal, potash, forest products, logs, iron ore, automobiles, salt, cement, limestone, automobiles, and steel products. It is interesting to note that real property assets of harbour commissions include federally, provincially,

Parmi ces installations dans les havres et ports publics, les installations utiles au commerce desservent les services locaux d'expédition et génèrent des recettes. Les 30 premiers représentent 70 p. 100 du tonnage et des recettes. Un exemple type est Corner Brook. Nous avons des installations par obligation sociale; il s'agit de sites isolés qui permettent de mener à bien le ravitaillement indispensable à la survie de communautés lointaines ou isolées. Nous fournissons également des installations aux traversiers privés, provinciaux et fédéraux. Comme vous pouvez le voir, nous classons les sites en installations de type commercial, de type social, pour traversiers et pour activités très réduites.

Nous avons fourni au greffier des exemplaires de notre magazine régional qui énumère nos responsabilités et les installations que nous avons dans les cinq régions sud de la Garde côtière.

Le total du tonnage des activités portuaires des havres et ports publics est de 85 millions. Les installations publiques (appartenant au gouvernement) comptent pour 11 millions de tonnes. Les installations privées dans des ports déclarés publics—par exemple, un endroit comme Nanticoke—comptent elles pour 74 millions de tonnes. En tout, nous arrivons à 85 millions de tonnes.

Selon nos estimations fondées sur un facteur multiplicateur, la valeur des marchandises manutentionnées est de 21 milliards de dollars. Le mouvement des navires sur une base annuelle en 1991 a été de 52,000 et les principales marchandises étaient des céréales, des produits pétroliers et forestiers, des matériaux de construction, des minerais et des concentrés et du sel. Goderich, par exemple, est un exemple type pour le sel.

Un aperçu financier de nos activités portuaires indique 32 millions de dollars en 1990-1991 pour le fonctionnement et l'entretien; 35 millions de dollars pour les investissements; 13 millions de dollars pour les recettes et 90 années-personnes.

Les emplois directs et indirects, 30,824 et les emplois indirects des services utilisateurs, 170,000.

Pour terminer, quelques mots sur les commissions portuaires. Il y a au Canada neuf commissions portuaires, cinq en Ontario et quatre en Colombie-Britannique. Ces commissions sont situées à Port Alberni, Nanaimo, Fraser River et North Fraser en Colombie-Britannique et à Thunder Bay, Windsor, Hamilton et Oshawa en Ontario. Les commissions portuaires fonctionnent de façon autonome et les commissaires qui sont nommés se choisissent entre eux un président.

Le dernier tableau vous donne un aperçu des activités en 1990-1991 des quatre commissions portuaires: tonnage, 74 millions de tonnes, valeur des marchandises manutentionnées, 17 milliards de dollars; total des recettes, total des dépenses et total des gains en fin d'année, 18 millions de dollars. Leurs principales marchandises: céréales, charbon, potasse, produits forestiers, bûches, minerai de fer, automobiles, sel, ciment, pierre à chaux et produits en acier.

[Texte]

and municipally administered properties, as well as the properties owned by the commissions. Their assets totalled \$329 million. The direct and induced employment and indirect employment of the user industries are as set out at the bottom of the slide.

Mr. Chairman, I have tried to give you a quick overview of who we are and a bit of whom we serve, and that is the end of our presentation. We would be happy now to respond to your questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Quail. We appreciate your presentation.

Mr. Manley (Ottawa South): Thank you, Mr. Quail, for your presentation. Since we are trying to deal with the competitiveness of ports here, perhaps we could start by going into some of the financial issues. I'd like to ask you about the planned cost-recovery program, how you see the implementation of it and the effect it's been having so far.

Mr. Quail: At the moment, the cost-recovery program has not advanced. As the minister noted at the time of his appearance, the department has made presentations to the ministers as a result of the consultations that were made on a two-round basis across the country. I could recall for members that the initial consultation for cost recovery for Transport was first done by having consultations dealing with the principles, and a document was circulated and extensive discussions were held dealing with principles. Comments on the principles were received from all the modes and all interests across the country. Those were reviewed. We departmental officials subsequently went out with a document for consultation that set out the proposed final principles and a tariff rate that went with the principles.

• 1055

To say there was extensive interest is probably an understatement. In dealing with the marine industry, often it's quite hard to try to deal with the clientele. There isn't one group you can go to and speak to. They are a diverse group across the country. In my experience, the only thing that brings them together is cost recovery. Whenever we put that on the table it seems to bring them all together and they do have a common focus.

What we have done in the department is we have listened to all the comments. We modified some proposals and made the recommendations to the minister, and as the minister noted, he has those in his portfolio. He's taking those into consideration. At the moment, as a result of the consultations, there has been no introduction of cost-recovery services.

Mr. Manley: I'm not sure whether the consultative document has been made available to members of the committee in the past. Perhaps you could describe it to us a little. Are you anticipating, in the event of increasing the cost-recovery basis, that greater consultation would occur with users of facilities to determine the necessity of services that are provided, particularly in the context of a cost-recovery program?

[Traduction]

Il est intéressant de noter que les biens immobiliers des commissions portuaires comprennent les biens administrés par le fédéral, le provincial et les municipalités ainsi que ceux que possèdent les commissions portuaires en propre. La valeur totale des actifs était de 329 millions de dollars. Les emplois directs et indirects ainsi que les emplois indirects bénéficiant aux utilisateurs sont indiqués au bas du tableau.

Monsieur le président, j'ai essayé de vous donner un aperçu rapide de ce que nous sommes et de ceux que nous servons. Cela met un terme à notre présentation. Nous nous ferons un plaisir maintenant de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Quail. Très bonne présentation.

M. Manley (Ottawa-Sud): Merci, monsieur Quail, de cette présentation. Puisque ce qui nous intéresse c'est la compétitivité des ports il serait peut-être bon de commencer par certaines questions financières. J'aimerais que vous me parliez du programme de recouvrement des frais, de son application et de ses effets.

M. Quail: Pour le moment, ce programme est au point mort. Comme le ministre vous l'a dit lors de sa comparaison, le ministère a présenté au ministre les résultats des deux rondes de consultation. Je me permettrai de vous rappeler que les premières consultations sur les frais de recouvrement du ministère des Transports ont porté sur les principes. Un document sur ces principes a été distribué et a fait l'objet de nombreuses discussions. Les représentants de tous les modes de transport et tous les intéressés ont envoyé leurs commentaires sur ces principes. Ces commentaires ont été analysés. Les fonctionnaires du ministère ont alors envoyé pour consultation un document contenant les propositions de principes définitifs et une proposition de barème.

Dire que l'intérêt a été vif est probablement un euphémisme. Traiter avec le secteur de l'industrie maritime pose souvent des problèmes car il n'y a pas un groupe unique auquel s'adresser. Il y a toutes sortes de groupes aux quatre coins du pays. La seule chose qui les unisse, selon moi, c'est ce principe de recouvrement des coûts. Chaque fois que nous mettons cette question sur la table elle semble les unir et les faire parler d'une seule voix.

Au ministère, nous avons écouté tous les commentaires. Nous avons modifié certaines propositions et fait des recommandations au ministre et comme le ministre vous l'a dit elles sont dans son dossier. Il les étudie. Pour le moment, malgré ces consultations, il n'y a toujours pas de programme de recouvrement des coûts.

M. Manley: Je ne suis pas sûr que ce document de consultation ait été communiqué aux membres du comité. Vous pourriez peut-être nous en décrire un peu le contenu. Prévoyez-vous, au cas où la base de recouvrement soit augmentée, que d'autres consultations aient lieu avec les utilisateurs des installations pour déterminer l'utilité des services offerts, surtout dans le contexte d'un programme de recouvrement des coûts?

[Text]

Mr. Quail: In our view, we do have an extensive consultative program at present. I'm not sure all the users are of the view that it meets all their requirements.

Perhaps I could explain what we do have. We have what we call CMAC: the Canadian Marine Advisory Council. This is a national and regional operation. We meet twice a year on a national basis. The deputy commissioner is the chairperson for the national CMAC meetings.

There are regional CMAC consultative meetings by region across the country twice a year, in advance of the national meeting. On those occasions we have put on the table, extensively...we have consultations on the regulatory development process. We have consultations on programs we see coming in the Coast Guard or in Transport, such as substance use. We have on one or two occasions had presentations dealing with our financial responsibilities and break-outs of how we allocate our funding and devolve it on a national and regional basis.

In addition to that, we do have reasonably regular meetings with a number of the associations, to talk to them about concerns they have. We do participate, for instance, in meetings they would have of the CSA, the Canadian Shipowners Association, when they have their navigation meeting in January each year here in Ottawa. Our people participate in that and discuss the services we provide. We have also had discussions with new, emerging groups.

That's where we are at at the moment.

We're open to considering better ways to have consultation, because the discussions and the outline of what I've just talked about in the way of regional and national CMACs...that is an extensive, and indeed an expensive, operation for the users, and also for us. We had it reviewed not that long ago by a consultant... It brings into the equation not only the users but the unions. It also brings in fishermen. It brings in provincial people, etc. For instance, when we have our meetings in Ottawa, there would be in excess of 100 people who would participate in the deliberations on a national basis.

Mr. Manley: Let me be a little more direct. Is it the Coast Guard's view that cost recovery is a viable proposition in the context of the services you provide?

• 1100

Mr. Quail: We believe in certain areas it is a viable proposition. I am not sure we would look at it, nor have we given much consideration to it, with respect for instance to search and rescue. In other areas where we provide direct services, I think it has some value and should be considered.

Mr. Manley: On what basis would you allocate the costs you would seek to recover, if that indeed is the path that were to be followed?

[Translation]

M. Quail: Nous estimons que notre programme actuel de consultation est amplement suffisant. Je ne suis pas certain que tous les utilisateurs estiment qu'il répond à leurs besoins.

Je pourrais peut-être vous expliquer ce que nous avons. Nous avons ce que nous appelons le Conseil consultatif maritime. C'est un conseil national et régional. Nationalement, nous nous réunissons deux fois par an. Le sous-commissaire préside les réunions du Conseil consultatif maritime canadien.

Les régions se réunissent deux fois par an avant la réunion nationale. Chaque fois nous avons des ordres du jour très chargés... Nous nous consultons sur l'évolution des procédures de réglementation. Nous nous consultons sur les programmes de la Garde côtière ou du ministère des Transports, comme ceux luttant contre l'abus d'alcool ou de drogue par exemple. Il est arrivé à une ou deux occasions que nous discutons de nos responsabilités financières et de la manière dont nous allouons nos budgets sur une base nationale et régionale.

En plus, nous tenons des réunions d'une manière raisonnablement régulière avec un certain nombre d'associations pour discuter de leurs problèmes. Nous participons, par exemple, aux réunions de l'Association des armateurs canadiens lorsqu'ils ont leur réunion sur la navigation en janvier de chaque année ici à Ottawa. Nos gens y participent et discutent des services que nous fournissons. Nous avons également eu des discussions avec les nouveaux groupes qui émergent.

Voilà où nous en sommes pour le moment.

Nous sommes ouverts aux suggestions pour améliorer les consultations parce que ces réunions régionales et nationales du Conseil consultatif maritime sont fort longues, et coûtent très cher tant aux utilisateurs qu'à nous-mêmes. Nous avons demandé il n'y a pas longtemps une étude à un expert-conseils... parce qu'il n'y a pas que les utilisateurs, mais aussi les syndicats. Les pêcheurs. Les représentants des provinces. Etc. Par exemple, lorsque nous tenons nos réunions à Ottawa, il n'est pas rare que plus de 100 personnes participent aux délibérations sur une base nationale.

M. Manley: Permettez-moi d'être un peu plus direct. La Garde côtière estime-t-elle que le recouvrement des coûts est une proposition viable pour les services que vous offrez?

M. Quail: Nous croyons que cette proposition est viable dans certains domaines. Je ne suis pas certain que nous l'étudierions—nous n'y avons pas attaché beaucoup d'importance non plus—par exemple dans le cas des opérations de recherche et de sauvetage. La proposition a cependant une certaine valeur dans d'autres domaines dans lesquels nous offrons des services directs, et on pourrait l'envisager dans ces domaines.

M. Manley: Sur quels critères fonderiez-vous la répartition des coûts à recouvrer, si vous décidiez d'adopter cette méthode?

[Texte]

Mr. Quail: The paper the department had circulated dealt with recovery of cost for marine navigation services, and it set out the basis on which we would allocate and collect our costs. This related to the floating aids, the buoys you see in the water. It related to sharing of the cost in vessel traffic services, things of that particular nature. In the development of the cost that was proposed, we felt it would be a fair representation. I do not think it was simple.

Mr. Manley: These things never are.

Mr. Quail: That is right. In my view, the reason for that is in the proposal the first time around we looked at what related to the recovery of costs for commercial navigation. It did not take into account the recovery of cost for pleasure craft or fishing vessels, and therefore you get into the discussion as to who uses the aid, who uses that buoy. We made an extensive attempt with our people working with the operating people setting out the percent utilization. At the end of the day the proposal, as I recall it, would still only have recovered a very small amount of the actual costs associated with marine navigation systems.

The issue in that sense was an issue associated with if we open the door and you get your foot in the door to start to recover the costs, then it will only be a matter of time until you put the costs up. Our response to that was that we had direction with respect to introducing cost recovery to the tune of \$20 million to \$25 million. That was our target.

Mr. Manley: How does that compare with the U.S., for example? Is there any form of cost recovery with respect to the services you are talking about in U.S. ports?

Mr. Quail: In the United States they have an *ad valorem* type tax on ports. You can't crosswalk that—at least I can't very easily for you—to what we are proposing for marine navigation systems. The United States Coast Guard has had various proposals on the table for recovery of some of their costs, but it wasn't the same sort of proposal we were proposing. As I recall, it is still in the discussion stages with respect to cost recovery for U.S. Coast Guard fees.

Mr. Manley: Have you received any submissions in the course of these consultations that suggested to you that the imposition of even the limited cost recovery you are talking about would make the Canadian facilities less competitive and therefore there would be a loss of traffic to the U.S. ports as a result of it? I am not asking you for your conclusion on it; I am just asking you about that argument you make.

Mr. Quail: The way we operated this inside the department was the responsibility for the development of the policy and the consultation was part of the finance group within the department. They did all of the consultations and received all the responses to the proposals. We participated in reviewing those proposals. Certainly there were submissions that talked about concerns associated with introducing cost recovery that would divert traffic from Canadian ports to U.S. ports.

[Traduction]

M. Quail: Le document distribué par le ministère portait sur le recouvrement des coûts des services de navigation maritime. On y énonçait les critères à partir desquels les coûts seraient répartis et recouverts. Il s'agissait du coût des aides flottantes, c'est-à-dire des bouées qu'on peut voir sur l'eau, du partage des coûts des services à la circulation maritime, etc. Nous avons estimé que la représentation serait équitable par rapport à l'élaboration des coûts proposés. Ce n'était pas une tâche facile.

M. Manley: C'est toujours complexe.

M. Quail: C'est juste. A mon avis, cette complexité vient de la proposition. La première fois que nous l'avons étudiée, nous avons traité du recouvrement des coûts de la navigation commerciale. Cela ne tenait pas compte du recouvrement des coûts liés aux navires de plaisance ou de pêche. Il faut donc déterminer qui utilise les aides et les bouées. Nos gens, en collaboration avec le personnel des opérations, ont essayé d'établir quel était le pourcentage d'utilisation. En fin de compte, la proposition n'aurait permis de recouvrer qu'une faible fraction des coûts réels liés aux systèmes de navigation maritime.

Certains s'inquiétaient également de ce que le recouvrement des coûts pouvait servir avec le temps à augmenter les coûts. Nous avons répondu à cela que notre objectif était de recouvrer de 20 à 25 millions de dollars.

M. Manley: Comment cette situation se compare-t-elle à celle des États-Unis, par exemple? Existe-t-il une forme quelconque de recouvrement des coûts à l'égard des services dont vous parlez dans les ports américains?

M. Quail: Aux États-Unis, on impose dans les ports une taxe «sur la valeur». Il n'est pas possible de faire concorder cela—du moins je ne peux pas le faire facilement pour vous—avec ce qui est proposé à l'égard des systèmes de navigation maritime. La Garde côtière américaine étudie diverses propositions visant à recouvrer une partie de ses coûts, mais ces propositions ne sont pas semblables à celles que nous avons faites. D'après ce que je me rappelle, les propositions de recouvrement des coûts de la Garde côtière américaine en sont encore à l'étape des discussions.

M. Manley: Au cours de vos consultations, avez-vous reçu des mémoires dans lesquels on disait que l'imposition d'un recouvrement des coûts, même limité, nuirait à la compétitivité des installations canadiennes et occasionnerait un détournement de la circulation maritime vers les ports américains? Je ne vous demande pas ce que vous en concluez; je demande simplement ce qu'il en est.

M. Quail: D'après la façon dont on a procédé au ministère, il s'agissait de mettre au point la politique et les consultations ont été faites par le groupe des finances, au ministère. C'est ce groupe qui a fait toutes les consultations et reçu toutes les réponses aux propositions. Nous avons participé à l'examen de ces propositions. Bien sûr, il y avait des mémoires dans lesquels on disait que le recouvrement des frais détournerait une partie de la circulation maritime des ports canadiens vers les ports américains.

[Text]

[Translation]

• 1105

I don't recall, however, that there was a lot of substantiation behind the general comment. In other words, somebody would sit down and tell you how this will impact—A plus B plus C equals D, therefore when you get to D, this is going to have the kind of impact you're talking about. The delta increment with respect to the margin we have over Montreal versus east coast United States is x ; if you put this in, this is what it's going to mean.

I don't recall—it may be there, but there were a lot of submissions—that kind of substantiation to the comment. Were comments and concerns raised that there was potential for this to happen? Respondents did say that.

Mr. Manley: Has the department done further analysis on that hypothesis? Is there any kind of indication of what that incremental change would be and how it would impact the relative competitive position of Canadian facilities?

Mr. Quail: The submissions were carefully considered, both from the point of view of the financial viability of shipping companies as well as with respect to potential for diversion. On the basis of that, as I noted earlier, changes were made from what we had proposed to the users, and we modified the proposals and made those recommendations to the minister. That's where the matters sits.

Mr. Manley: Is it your view that in the event that cost recovery is pursued along the lines of your recommendation, the consultative process would have to include a much greater say on the part of the users into the nature and type of services being provided? I alluded to that question earlier and I'm not sure whether I got an answer.

Mr. Quail: Our preference coming out of the starting block would be to use the existing structure. It's set up regionally and it's set up nationally. To the degree that we could modify that existing structure of the CMAC, the Canadian Marine Advisory Council, we would like to do that.

At the end of the day I am not sure this is going to be satisfactory. However, in any type of consultation that would deal with services, we would probably have a cross-section of representatives. If there is a better way of doing it, we're open to suggestions. We have told industry that as well.

The group that deals with the Declaration of Indiana wrote to us. Mike Turner here responded to them and set out for them the CMAC operation and invited them to participate. They have written back to us and said they are aware of CMAC, but they're not sure it totally meets their requirement. I guess we'll have some more discussion with them on that matter.

However, I'm familiar with the comment of "user pay, user say". There's nothing wrong with the principle at all, but consultation has to be meaningful, structured and seen to make a difference. There is only so much time in terms of dealing with that. We want to do it and we want to do it the best way we can.

Je ne me souviens pas cependant que cette observation générale ait été fondée sur de nombreux éléments de preuve. Autrement dit, on pouvait prétendre que cela aurait telle ou telle conséquence—A plus B plus C égalent D, lorsqu'on en arrivera à D, voilà quelles seront les conséquences. L'augmentation delta du trafic maritime à Montréal plutôt que sur la côte Est des États-Unis est « x »; si vous y ajoutez cela, voyez quels en seront les effets.

Je ne me souviens pas que ces observations aient été fondées—elles l'étaient peut-être, mais il y avait beaucoup de mémoires. Pour ce qui est de savoir si des préoccupations ont été soulevées quant à la possibilité que cela se produise, oui, les répondants ont fait cette observation.

M. Manley: Est-ce que le ministère a fait d'autres analyses de cette hypothèse? Existe-t-il des indices des changements que cela pourrait provoquer et des répercussions que cela aurait sur la compétitivité des installations canadiennes?

M. Quail: Les mémoires ont été soigneusement étudiés, tant du point de vue de la viabilité financière des sociétés de transport maritime que des possibilités de détournement de la circulation. Comme je l'ai dit précédemment, la proposition qui avait été faite aux utilisateurs a été modifiée par suite des observations reçues, et nous avons fait des recommandations au ministre. Voilà où en est la situation.

M. Manley: À votre avis, si l'on applique le recouvrement des coûts selon vos recommandations, il faudrait que les utilisateurs puissent participer davantage au processus de consultation pour ce qui est de déterminer la nature des services fournis et leur type, n'est-ce pas? Cela faisait partie de ma question précédente et je ne suis pas certain d'avoir obtenu une réponse.

M. Quail: Notre préférence serait que l'on utilise dès le départ la structure actuelle. Cette structure est établie à l'échelle régionale et nationale. C'est ce que nous préférierions, dans la mesure où on pourrait modifier la structure actuelle du CCMC, c'est-à-dire du Conseil consultatif maritime canadien.

Je ne suis pas certain cependant que cela soit satisfaisant en fin de compte. Cependant, dans tout type de consultation sur les services, on obtiendrait probablement un échantillonnage complet d'opinions. S'il y a une meilleure façon de procéder, nous sommes prêts à recevoir les suggestions. Nous l'avons également dit à l'industrie.

Le groupe qui traite de la Déclaration de l'Indiana nous a écrit. Mike Turner, ici présent, a répondu à ces gens, leur a expliqué le fonctionnement du CCMC et les a invités à participer. Ils nous ont répondu en disant qu'ils connaissaient le CCMC, mais qu'ils n'étaient pas certains que cela réponde totalement à leurs besoins. Je suppose que nous aurons d'autres discussions avec eux à ce sujet.

Cependant, je connais bien l'argument voulant que celui qui paye ait son mot à dire. Je n'ai rien contre ce principe, mais les consultations doivent être significatives, structurées et perçues comme ayant une influence sur les décisions. Malheureusement, le temps que nous pouvons y consacrer est limité. Nous voulons faire notre travail de notre mieux.

[Texte]

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I'm not going to follow up any more on the cost recovery other than to say that I think the bottom line is the bottom line. That's why the industry is opposed to it. Whether it's competitiveness or not, they don't feel they can afford yet another charge. The end result is not so much cargo being shifted south of the border, but we'll have less ships on which to move cargo. I think that's really the bottom line.

The area of competitiveness of ports that I want to focus on deals with the negotiations in Montreal that are happening as we speak—the North American free trade agreement. There's a new element there, and I need to get a sense from you as to what the role of Transport has been, particularly the marine section, because the transportation annex from the February 21 meeting specifically targets ports.

Let me just quote a couple of sections. It states that for purposes of the annex, land transportation services means... and they mention truck, bus, rail. Then they say land-side aspects of port activities.

• 1110

Further on on that page they have the American proposed definition, which goes as follows:

The USA has proposed that such activities will include: the operation and maintenance of docks; loading and unloading of vessels; marine cargo handling; operation and maintenance of piers; ship cleaning; stevedoring; transfer of cargo between ships and trucks, trains, pipelines, and wharfs; waterfront terminal operations; boat cleaning; canal operation; dismantling of ships; operation of marine railways for drydocking; marine surveyors (except cargo); marine wrecking (ships for scrap); and ship classification societies.

To me, that American definition doesn't leave anything out, other than the men and women who actually operate the boat. Once it's docked, everything else is fair game.

What I would like to ask you is this. Was Transport Canada, and in particular the marine sector, consulted in any way about the negotiations as they relate to the land-side aspects of port activities?

Mr. Quail: First of all, I'm not aware of the document you're reading from. I've never seen it. Therefore I have not been consulted on it; and I'm not aware any of the people in the Coast Guard have been consulted on it. I can't say anything more than that.

Mr. Angus: Fair enough.

This document aside, have there been specific consultations between the Coast Guard, or the marine sector of Transport Canada, and the Minister of International Trade on Canada-U.S.-Mexico trade relations as they relate to any of the marine services?

[Traduction]

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je ne parlerai pas du recouvrement des coûts si ce n'est pour dire que ce qui compte, c'est le résultat. C'est pourquoi l'industrie s'y oppose. Que ce soit ou non une question de compétitivité, les gens de cette industrie estiment qu'ils n'ont pas les moyens de payer encore d'autres frais. L'effet final ne sera pas qu'une plus grande partie de la circulation ira au sud de la frontière, mais bien qu'il y aura moins de navires qui circuleront. À mon avis, ce sera cela le résultat.

Au sujet de la compétitivité des ports, j'aimerais parler plus particulièrement des négociations qui ont lieu à Montréal, au moment même où nous parlons—c'est-à-dire de l'Accord de libre-échange nord-américain. Il y a là un nouvel élément et j'aimerais que vous nous disiez quel a été le rôle du ministère des Transports, surtout de la Division maritime, puisque dans l'annexe sur les transports, découlant de la rencontre du 21 février, on parle plus particulièrement des ports.

Permettez-moi d'en citer quelques extraits. On y dit que, aux fins de l'annexe, il faut entendre par services de transport terrestre... les camions, les autobus, les chemins de fer. On parle ensuite des aspects terrestres des activités portuaires.

Plus loin sur la même page, on trouve la définition proposée par les Américains, qui se lit comme suit:

Les États-Unis ont proposé que ces activités comprennent: l'exploitation et l'entretien des quais, le chargement et le déchargement des navires, la manutention des cargaisons, l'exploitation et l'entretien des jetées, le nettoyage des navires, l'aconage, le transfert de cargaisons entre les navires et les camions, les trains, les pipelines et les quais, les opérations des terminaux portuaires, le nettoyage des navires, le fonctionnement des canaux, le démontage des navires, l'exploitation de chemins de fer maritimes aux fins de carénage, les inspections de navires à l'exception des marchandises, la démolition des navires (c'est-à-dire l'envoi des bateaux à la casse), et les sociétés de classification des navires.

À mon avis, la définition des Américains couvre tout, sauf le personnel qui fait fonctionner le navire. Une fois le navire arrivé au quai, tout le reste est prévu.

Ma question est la suivante: Est-ce que Transports Canada, plus particulièrement sa division maritime, a été consulté au sujet des négociations sur les aspects terrestres des activités portuaires?

M. Quail: Premièrement, je ne connais pas le document que vous citez. Je ne l'ai jamais vu. Par conséquent, je n'ai pas été consulté à ce sujet; que je sache, personne à la Garde côtière n'a été consulté à ce sujet. Je ne saurais vous en dire davantage.

M. Angus: D'accord.

Abstraction faite de ce document, y a-t-il eu des consultations entre la Garde côtière, ou la Division maritime de Transports Canada, et le ministre du Commerce extérieur au sujet des relations commerciales Canada-États-Unis-Mexique, pour ce qui est des services maritimes?

[Text]

Mr. Quail: The discussions that have taken place on that are handled by the policy group within Transport Canada, not within the Coast Guard. I know there have been discussions between some members of the industry and the policy people on the NAFTA discussions. I don't have the specifics. If you have a specific question, I could undertake to get a specific answer. But there have been consultations relating to that. There have certainly been consultations and discussions at a number of meetings I'm aware of with CSA in particular, when the president of CSA has discussed these issues with our policy people.

Mr. Angus: But your unit has not been consulted by the policy unit: all right, if we do this, what are the ramifications for the marine sector?

Mr. Quail: Not in a great amount of detail. We would track with the policy people the NAFTA discussions on areas where we have responsibilities in the Coast Guard; for instance, regulations. If you had to think about the harmonization of regulations, those would be examples mainly where we in the Coast Guard would become concerned and would want to ensure we could deliver on anything and we had a level playing-field type of operation.

So our consultations and input into NAFTA from a Coast Guard point of view would deal essentially with regulatory matters. I can't see anything different from that, Mr. Angus; not that I can recall, anyway.

Mr. Angus: Let me move on, then. I want to touch on the whole question of search and rescue and safety. In your document you pointed out that although search and rescue is a joint responsibility, the Minister of National Defence is the lead minister in this case.

Mr. Quail: That's correct.

Mr. Angus: Another bill before Parliament right now is the bill dealing with the *Ocean Ranger*. Ten years after the fact we have the final set of legislation dealing with that, and that legislation gives supremacy on safety matters to the Minister of Energy for events in our waters. I wonder if you would be prepared to talk about how difficult the debate was between Transport and the Department of Energy on who should be supreme when it comes to the safety of workers offshore; or if you're not prepared to respond to that, at least to indicate the process that was gone through by Transport to determine it was appropriate for the Minister of Energy to have the lead responsibility in cases of emergency, as opposed to the people who normally would be in charge of such matters, and that would be Transport Canada, i.e., the Coast Guard.

[Translation]

M. Quail: C'est le groupe de la politique de Transports Canada qui s'est occupé des discussions qui ont eu lieu, pas la Garde côtière. Je sais qu'il y a eu des discussions entre certains membres de l'industrie et les gens de la politique au sujet des discussions de l'ALENA. Je ne connais pas les détails. Si vous avez des questions précises, je peux toujours trouver les réponses. Il y a eu cependant des consultations à ce sujet. Il y a eu certes des consultations et des discussions au cours d'un certain nombre de réunions dont je suis au courant, surtout avec la CSA, et je sais que le président de la CSA a discuté de ces questions avec le groupe de la politique.

M. Angus: Mais votre groupe n'a pas été consulté par le groupe de la politique: On ne vous a pas demandé quelles seraient les conséquences pour le secteur maritime?

M. Quail: Pas vraiment en détail. Nous discuterions avec le groupe de la politique des éléments de l'ALENA dans lesquels la Garde côtière aurait un rôle à jouer; par exemple, il y a les règlements. S'il fallait prévoir une harmonisation des règlements, ce serait là un domaine où la Garde côtière aurait un rôle à jouer pour s'assurer que les règlements puissent être respectés et que les mêmes règles s'appliquent à tout le monde.

Nos consultations et notre participation à l'ALENA, pour la Garde côtière, porteraient surtout sur des questions de réglementation. Je ne crois pas qu'il y ait eu quelque chose, monsieur Angus, rien dont je me rappelle du moins.

M. Angus: Passons à autre chose, alors. J'aimerais parler des opérations de recherche et de sauvetage, ainsi que de la sécurité. Dans votre document, vous avez indiqué que même si les opérations de recherche et de sauvetage étaient à responsabilité partagée, le ministre de la Défense nationale est le ministre de tutelle pour ces opérations.

M. Quail: C'est juste.

M. Angus: Le Parlement est actuellement saisi d'un autre projet de loi portant sur l'affaire de l'*Ocean Ranger*. Il a fallu 10 ans pour qu'on ait enfin une mesure législative visant à régler ce type de problème, et dans cette loi, on confie au ministre de l'Énergie le rôle principal dans les questions de sécurité relativement aux incidents qui se produisent dans nos eaux. Pourriez-vous nous dire s'il a été difficile à Transports Canada et au ministère de l'Énergie de décider qui aurait préséance dans les questions de sécurité relatives aux travailleurs en haute mer; si vous ne pouvez répondre à cette question, pourriez-vous nous dire quel processus a été suivi par Transports Canada pour déterminer que c'est le ministre de l'Énergie qui devrait être le premier responsable des cas d'urgence, plutôt que les gens qui s'occuperaient normalement de tels cas, c'est-à-dire Transports Canada et plus particulièrement la Garde côtière.

Mr. Quail: Search and rescue is a stand-alone operation. If you need search and rescue, the rescue co-ordination centres are there. You call the rescue co-ordination centres and the people in the centres respond, whether it is by air or by sea, with the resources that are at hand.

M. Quail: Les opérations de recherche et de sauvetage sont autonomes et ce sont les centres de coordination qui s'en occupent, en déployant sur demande les ressources voulues pour les opérations, par voie aérienne ou maritime.

[*Texte*]

Mr. Angus: I may have misled you by lumping in the search and rescue. I didn't want to suggest that search and rescue was the element. It is a question of which ministry has the responsibility to decide that in this case a stationary platform, which has been a ship, is under the jurisdiction of Transport as opposed to the jurisdiction of the Minister of Energy.

Mr. Quail: There are two parts to it. If it's a Canadian flag vessel, the Coast Guard has responsibility for it, the same as it has for any other vessel, whether it's attached to the bottom of the floor or not. If it flies a flag and it has the Canadian flag, and it's a jack-up Canadian flag rig, we have flag administration responsibilities.

In respect of the non-Canadian flag rigs that would operate off our coast, the discussions that we had centred around the fact that we wanted to have an equal level of safety associated with the rig that's out there doing the work. In that sense we have primary responsibility for Canadian flag operations, Canadian flag ships, and we would, therefore, be in a support role, as required, to the various boards, because essentially it's the boards that are now regulating Nova Scotia, Newfoundland, etc. We have an MOU in place. We have had an MOU in place with Newfoundland for some considerable time, and we have an MOU under development with the Nova Scotia board at the moment. That's essentially where we stand.

As I say, and I come back to it, we wanted to be sure that we could cover off our responsibilities under the Canada Shipping Act as it relates to Canadian flag operations and, secondly, we wanted to be sure that we could provide the services required to the boards relative to the other operations, and we in fact have developed standards, etc., that have been accepted and are in operation at this point.

Mr. Angus: I understand that the bill before Parliament—I'm sorry I don't have a copy with me—says that the Minister of Energy has the responsibility and the right to suspend any safety procedures on a rig with the Canadian flag in our waters. My concern is that the Minister of Energy's prime responsibility is the production of energy, and the Minister of Transport's prime responsibility is the safety of those at sea. I am just wondering why Transport did not assert itself to ensure that it kept the supremacy for all equipment, whether it's something that floats or something that stands on legs in our oceans.

Mr. Quail: I'm not sure that I follow. Did we have discussions with the Energy people? The answer is yes. Do we have ongoing discussions with them to ensure that we have a safe net out there? The answer is yes. At the end of the day, however, it seemed to us that the proposal that was on the table that we would have one group responsible for the issue was the way to go. As I recollect from the *Ocean Ranger* report, that was also the question that was on the table. That responsibility has been given to the offshore boards and we are in support of the offshore boards. That's where it sits.

[*Traduction*]

M. Angus: J'ai dû vous induire en erreur en parlant de recherche et sauvetage. Ce n'est pas vraiment de cela que je veux parler; j'aimerais savoir à quel ministère incombe la responsabilité dans le cas d'une plate-forme stationnaire, le ministère des Transports ou celui de l'Énergie?

M. Quail: Il y a deux choses à dire en réponse à votre question. Tout d'abord, s'il s'agit d'un bâtiment battant pavillon canadien, c'est la Garde côtière qui est responsable, comme dans le cas de tout bâtiment, stationnaire ou non. Dans le cas d'une plate-forme battant pavillon canadien, nous devons assumer nos responsabilités.

En ce qui concerne les plates-formes ne battant pas pavillon canadien qui opèrent au large des côtes, nous voulions assurer sur celles-ci un niveau de sécurité comparable aux plates-formes canadiennes. Nous assumons donc d'abord la responsabilité pour les opérations des bâtiments battant pavillon canadien et nous assumons au besoin un rôle de soutien envers les diverses commissions car ce sont elles qui s'occupent maintenant de la réglementation en Nouvelle-Écosse, à Terre-Neuve, etc. Nous avons en effet signé un protocole d'entente avec Terre-Neuve depuis quelque temps, et nous sommes en train d'en élaborer un avec la Nouvelle-Écosse à l'heure actuelle. Telle est donc la situation en ce domaine.

Nous voulions, comme je l'ai dit, nous assurer de pouvoir assumer nos responsabilités aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada en ce qui concerne les bâtiments battant pavillon canadien et, deuxièmement, nous voulions nous assurer de pouvoir fournir les services requis aux commissions en ce qui concerne les autres opérations; nous avons en fait élaboré des critères qui sont appliqués à l'heure actuelle.

M. Angus: Si je comprends bien le projet de loi à l'étude—et je m'excuse de ne pas avoir un exemplaire avec moi—prévoit que le ministre de l'Énergie a la responsabilité et le droit de suspendre les opérations sur une plate-forme de forage battant pavillon canadien dans nos eaux. La chose qui me préoccupe est que le ministre de l'Énergie est en fait responsable de la production de l'énergie et que c'est au ministre des Transports qu'il incombe de veiller à la sécurité des personnes en mer. Pourquoi le ministre des Transports n'a-t-il donc rien fait pour défendre son autorité sur tout équipement en mer, stationnaire ou non.

M. Quail: Je ne suis pas sûr de bien comprendre. Vous me demandez si nous avons eu des discussions avec les représentants du ministère de l'Énergie? La réponse est oui. Avons-nous eu des discussions permanentes avec eux pour nous assurer que le filet de sécurité est bien en place; la réponse est oui. En fin de compte cependant, il nous a semblé que la meilleure façon de procéder était d'avoir un seul groupe responsable de toutes ces questions, comme on le proposait d'ailleurs. Si je me souviens bien, le rapport sur l'*Ocean Ranger* posait également cette même question. La responsabilité en la matière a été confiée aux commissions qui opèrent au large des côtes, et nous appuyons celles-ci. Telle est donc la situation.

[Text]

Mr. Angus: As opposed to Transport having the final authority to make those decisions, which may in fact involve the shutting off of navigational aids, of warning markers on the rigs because of the danger of explosions, and things like that. You still don't feel that it should be something that Transport controls?

Mr. Quail: No, I don't see that. I'm not uncomfortable with the way we have structured the operation. To me, the best example that we have is the relationship with the Newfoundland board where we have an MOU. We've been working on that for some time. We've worked under it for some time, and I'm satisfied that it's an operationally good way to go.

Mr. Angus: One other area I want to touch on, and it's a repeat of something I raised a couple of years ago, deals with our long-term competitiveness. It is the question of water levels on the Great Lakes. Right now we're okay. Who really knows what's going to be the outcome of global warming? However, some feel that the amount of water available through the lakes, and particularly through the rivers, will be less than we have today.

• 1120

A couple of years ago I suggested that some prework be done now to identify the possible areas where we might have some problems in the amount of draught available and at the very least to begin to do the environmental assessments to deal with the deepening of those channels in the event that those who predict lower water levels will prove correct.

Has any work been done by the Coast Guard, at the very least identifying those possible areas of problems and putting in place plans to deal with that eventuality?

Mr. Quail: Is the work we do directly connected to global warming? I would say no.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Quail: Do we know where there are high spots that we have to be worried about in the interconnecting channels from Thunder Bay down to the lower river? The answer is yes. That's associated with the requirement even to do the dredging in the main channels I spoke about earlier, places like Southeast Bend cut-off, off Cardinal, or wherever it is that we in Canada are responsible for the dredging in the interconnecting channels. That we know.

Our environmental assessments would be related only to the dredging we have at hand. I would have to say that at this point, other than to track what's happening, we don't have any particular plans to undertake any further work—other than what's required in the short term to make sure that we have a viable system into the Great Lakes, in the Fraser River, in the Miramichi, and places like that.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): The topic is the competitiveness and viability of Canada's ports. That leads me towards some questions regarding Churchill. During the course of this study, we have had some discussion about Churchill, and I guess there has been an indication of the desire to try to utilize Churchill for the movement of grain in the coming year.

[Translation]

M. Angus: Au lieu de donner au ministère des Transports la responsabilité finale de prendre les décisions, comme par exemple enlever des aides à la navigation ou supprimer les avertissements sur les plates-formes concernant le danger d'explosion, etc. Malgré tout, vous ne croyez pas qu'une telle responsabilité incombe véritablement au ministère des Transports?

M. Quail: Non. La structure actuelle me semble raisonnable. Et je peux vous donner l'exemple de la commission de Terre-Neuve avec qui nous avons signé un protocole d'entente qui fonctionne bien depuis déjà quelque temps.

M. Angus: J'aimerais maintenant aborder une autre question que j'ai déjà abordée il y a quelques années, celle de la compétitivité à long terme et de la question du niveau des eaux des Grands Lacs. À l'heure actuelle, il n'y a pas de problème. Qui sait quelles conséquences aura le réchauffement de la planète? Certains estiment, cependant, que le niveau d'eau dans les lacs, et particulièrement les rivières, diminuera.

Il y a quelques années, j'ai réclamé des études préliminaires pour déterminer les endroits où il pourrait y avoir des problèmes de tirant d'eau ou du moins des études environnementales en vue du creusage des canaux au cas où les prévisions sur la baisse du niveau d'eau se révéleraient exactes.

La Garde côtière, de son côté, a-t-elle au moins déterminé les endroits où il pourrait y avoir des problèmes et préparé des plans en vue de faire face à l'éventualité?

M. Quail: Notre travail est-il directement relié au réchauffement de la planète? Je dirais non.

M. Angus: Très bien.

M. Quail: Savons-nous s'il y a des hauts-fonds dont nous devons nous inquiéter dans le réseau des canaux raccordés de Thunder Bay au bas du fleuve? Oui. Nous en tenons compte dans notre travail de dragage dans les canaux principaux dont j'ai parlé plus tôt, à des endroits comme le passage *Southeast Bend*, près de Cardinal, et ailleurs au Canada où nous sommes chargés du dragage des canaux de raccordement. Nous connaissons ces endroits.

Nos évaluations environnementales ne viseraient que les travaux de dragage en cours. Hors la surveillance des travaux en cours, rien d'autre n'est prévu à ce niveau—nous effectuons seulement les travaux nécessaires à court terme pour nous assurer que le réseau reste viable dans les Grands Lacs, le Fraser, la Miramichi et ailleurs.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Le sujet étant la compétitivité et la viabilité des ports canadiens, je vous pose quelques questions au sujet de Churchill. Au cours de notre examen, nous avons déjà eu l'occasion d'en parler. Il a été question qu'il soit utilisé pour le transport des céréales au cours de l'année qui vient.

[Texte]

I am wondering, first and foremost, if you could explain to the committee how Churchill is administered. My understanding is that the Coast Guard is responsible for maintenance, administration, and development of public harbours and ports. Does this include all public harbours and ports?

It is mentioned on page 17 of the slides that there are five acts providing authority for port administration and so on. Can you explain to me which act Churchill falls under and how it is administered?

Mr. Quail: Churchill is part of the Canada Ports Corporation and it is administered by them. The Coast Guard has no administrative responsibilities relating to Churchill. When Churchill is open, we provide services. We provide port warden services, ice-breaking services if required, etc., but we have no responsibility for the administration of the Port of Churchill.

Mr. Wilson: On the requirement for ice-breaking and opening of channels and so on, are you able to comment on the average length of the season and the commitment in PYs of the personnel I assume stand by at Churchill for these purposes?

Mr. Quail: I can't comment on the shore-based personnel as it relates to the running of the port.

As I recall, it is about a 100-day season, give or take a few days. That's what I recall our operation in the Arctic is. I guess that whether it runs for 100 days or for 85 days depends very much on the amount of grain there is to be shipped.

• 1125

I can't comment specifically with respect to the deployment of the ice-breakers. It would depend very much on when they're opening or when they're closing, the ice conditions, that sort of thing. We would have the liaison set up such that we would know what was going to happen, and we would have to adjust accordingly.

The port warden would deal with checking out the ship before loading and after loading of the grain cargo. Again, that would relate to how many ships there would be and whether or not you'd leave the person there. You might fly the person in and just do the ship and then fly the person out. It depends on the amount of business that's going on at that particular port. Port warden is essentially one person over a period of time of 85-to a 100-day season, in and out as required.

The Great Lakes Pilotage Authority provides a pilotage service into the area. I believe they provide that out of their Lake Ontario pilot pool. I think that's probably one pilot, and it would depend on the amount of traffic.

Mr. Wilson: I have a couple of specific questions. If you don't have the answers, perhaps they could be provided later. One thing I'm curious about is the number of vessels that would be dedicated to Churchill, the materiel and so on. Are you able to comment on how many vessels in fact would be assigned to Churchill as a port?

[Traduction]

J'aimerais d'abord savoir si vous pouvez expliquer au comité comment le port de Churchill est administré. Je crois comprendre que la Garde côtière est chargée de l'entretien, de l'administration et de l'exploitation des ports publics. S'agit-il de tous les ports publics?

Au tableau de la page 17, il est indiqué que l'administration des ports, etc., relève de cinq lois. Quelle est celle qui s'applique à Churchill et à son administration?

M. Quail: Churchill relève de la Société canadienne des ports et est administré par elle. La Garde côtière n'a pas de responsabilités administratives en ce qui concerne Churchill. Lorsqu'il est ouvert, nous offrons tout simplement un certain nombre de services, de gardiens de ports, de brise-glace, etc. Nous n'avons pas d'autres responsabilités particulières en ce qui concerne le port de Churchill.

M. Wilson: Pour ce qui est des brise-glace, de l'entretien des canaux, etc., quelle est la durée moyenne de la saison et quel est le nombre d'années-personnes prévu à cette fin, toujours au port de Churchill?

M. Quail: Je ne peux pas parler du personnel à terre relié à la fonction administrative.

Pour le reste, je pense que la saison est de cent jours, à quelques jours près, si je me souviens bien. Nos opérations dans l'Arctique durent à peu près ce temps. C'est le volume des céréales transportées qui détermine en réalité si la saison dure cent jours ou 85 jours.

Je n'ai pas grand-chose à dire non plus au sujet du déploiement des brise-glace. Tout dépend des dates d'ouverture et de fermeture de la saison, des conditions de la glace, etc. Nous sommes en communication avec les autorités concernées de sorte que nous pouvons réagir à la situation.

C'est le gardien du port qui vérifie les navires avant et après le chargement des céréales. La durée de son séjour dépend encore une fois du nombre de navires qui utilisent le port. Il arrive que la personne soit dépêchée par avion pour s'occuper d'un navire et ramenée chez elle de la même manière tout de suite après. C'est le volume à traiter au port qui est le facteur déterminant. Le gardien du port est essentiellement une personne qui se rend sur place au besoin au cours d'une saison s'échelonnant sur une période de 85 à cent jours.

L'Administration de pilotage des Grands Lacs s'occupe des services de pilotage dans la région. Je pense que pour la circonstance elle fait appel à son groupe des pilotes du Lac Ontario. Il s'agit probablement d'un seul pilote et la fréquence de son intervention dépend du volume.

M. Wilson: J'ai encore une ou deux questions à vous poser. Si vous n'êtes pas en mesure de répondre maintenant, vous pouvez le faire plus tard. J'aimerais savoir combien de navires sont affectés une année au port de Churchill, combien d'équipements, etc., sont réservés pour son usage. Pouvez-vous nous indiquer combien de navires y sont de fait affectés?

[Text]

Mr. Quail: The Coast Guard would not assign any vessels. If we needed some help, we would deploy one in to do its business and then it would go someplace else as part of the northern operations in the summer. We don't assign any vessels to Churchill. I believe the Canadian Ports Corporation is much more knowledgeable about it than we are. They have a small tug, however, in Churchill that belongs to CPC.

Mr. Wilson: With regard to the manpower, the people on board these various vessels, the ice-breakers and so on, how are they dealt with in contractual terms? Are they paid as full-time employees on an annual basis? Is some of this done as and when needed, in contractual terms? How are these vessels staffed?

Mr. Quail: We have essentially two union contracts, one with the guild for the officers and one with UCTI for the crew. The terms and conditions of payment for the individuals are set out in those contracts. Essentially the larger body of our personnel are full-time employees. We operate under different conditions depending on the kind of ship that you're on. For instance the Hay River operation on the Mackenzie River is seasonal. They work for us during the season and then they are off. Once winter sets in they're off until next spring. Not too far from now we would start to bring people back and have them operate in the Hay River for the Mackenzie River operation. That's a particular operation.

On the rest of our operation, where we have full-time ships, they are full-time employees. We would have terms to fill in and these would come and go as required, but the full-time employees live with the conditions, depending on the ships. For instance, I mentioned earlier the lay-day ships. That is essentially an operation with 28 days on and 28 days off.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Mr. Quail, thank you. It has been a very interesting and well prepared brief. I think the committee is very pleased with the presentation. It was thorough.

• 1130

I want to ask a question in a different vein. It has to do with spills. Although the Coast Guard is the lead agency in relation to ship-source pollution and is a primary response agency for marine spills in general, other departments contribute to pollution surveillance and monitoring and assist with clean-up operations. I would like to know what kind of mechanism has been established to co-ordinate this co-operation and support from other government agencies. Furthermore, what kind of structure is in place to ensure the co-operation and support of private shipping and marine interests in pollution and prevention and clean-up?

Mr. Quail: Essentially, I break down the answer into two parts. One part would deal with when you actually have a spill. When we actually have a spill there is a regional response mechanism, what we call a REET, in place which becomes activated quickly once we know the size of the spill. In that REET organization we have input from Environment, from Fisheries. We have mechanisms for dealing with provincial agencies, and we also have, depending on how the

[Translation]

M. Quail: La Garde côtière n'affecte pas de navires où que ce soit. Lorsque le besoin s'en fait sentir, nous pouvons dépêcher un de nos navires à un endroit précis. Lorsque le travail à effectuer est terminé, nous l'envoyons ailleurs; l'été, c'est peut-être dans le Nord. Nous n'affectons pas de navires, comme tels, au port de Churchill. La Société des ports du Canada connaît la situation mieux que nous. Elle y maintient un petit remorqueur.

M. Wilson: En ce qui concerne les employés, les équipages à bord des navires, des brise-glace, etc., quels contrats les régissent? Sont-ils rémunérés en tant qu'employés à plein temps, sur une base annuelle? Sont-ils des contractuels appelés au besoin? Quelle est la situation à bord de vos navires?

M. Quail: Essentiellement, nous avons des contrats avec deux syndicats, la Guilde pour les officiers et l'UCTI pour les hommes d'équipage. Les conditions de rémunération des uns et des autres sont établies par ces contrats. La plupart de nos employés sont des employés à plein temps. Nous fonctionnons différemment selon le navire et la situation. Par exemple, l'opération Hay River sur le fleuve Mackenzie est saisonnière. Les employés travaillent pour nous au cours de la saison. Le reste du temps, c'est-à-dire l'hiver, ils sont en congé. C'est à peu près à cette époque-ci que nous commençons à les rappeler pour mener notre opération Hay River sur le Mackenzie.

Pour nos autres opérations, qui sont menées à plein temps, nous faisons appel à des employés à plein temps. Nous avons des employés temporaires qui viennent s'ajouter aux autres selon les besoins, mais nous avons également des employés à plein temps, qui travaillent selon divers régimes. J'ai parlé plus tôt des navires à équipage posté. Dans ce cas, ils peuvent passer 28 jours à bord et avoir droit ensuite à 28 jours de congé.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Merci, monsieur Quail. Votre mémoire était excellent. Le comité en est sûrement très satisfait.

J'aimerais changer de sujet quelque peu. Je voudrais examiner avec vous la question des déversements. Si la Garde côtière est l'organisme qui est chargé de la plus grande responsabilité en ce qui concerne la pollution provenant des navires et les déversements en mer de façon générale, d'autres ministères ont un rôle de surveillance et apportent leur concours aux opérations de nettoyage. J'aimerais savoir quel mécanisme a été mis sur pied pour coordonner l'action des organismes gouvernementaux. J'aimerais également savoir comment le secteur privé de la navigation peut prêter son concours pour prévenir la pollution et participer aux opérations de nettoyage le cas échéant?

M. Quail: Je divise votre question en deux parties, si vous le voulez bien. La première partie a trait à ce qui se passe lorsqu'il y a un déversement. Dans ce cas, il y a un mécanisme régional, les ERIU, équipes qui peuvent se mettre en branle rapidement une fois que l'étendue du déversement est connue. Les ministères de l'Environnement et des Pêches sont représentés au sein de ces équipes. Il y a également des contacts avec les organismes provinciaux et,

[Texte]

person who has spilled is responding, a relationship with the ship owner, etc. We might be in charge, he might be in charge, and we would operate slightly differently.

In an actual spill operation we have a system in place that is exercised on a fairly regular basis and is also put to the test, unfortunately, on a fairly regular basis across the country.

In addition, over the last two years we have put into place a co-ordinating committee on marine spills with industry and other government departments to talk about how we are going to continue to improve the systems we have in place to be able to better respond to a spill. That is ongoing with essentially CPPI, the Canadian Petroleum Products Institute. There are other federal departments on that with us. The scientific expertise and support essentially comes from Environment and Fisheries as it relates to how we would react in certain situations to a spill.

Mr. Richardson: Thank you, Mr. Quail, and your colleagues, for appearing before the committee this morning. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Richardson.

I want to echo the words of my colleague, Mr. Richardson, in thanking the officials of the Coast Guard for a very well-prepared and well-thought-out brief.

We have come to the end of our timeframe. Mr. Keyes and Mr. Angus have both indicated that they would like to continue with questioning and commenting. There are certainly a good number of issues that your brief raises, as well as other questions that come to the committee's attention, including several I would like to talk about as well. It is in that context that I am going to adjourn the meeting at this particular time and leave our options open to re-invite you at a further date to continue the hearing, and at that time we will start off with Mr. Keyes and move on to Mr. Angus and proceed with the hearings, as there are a great many things we would like to explore.

As a matter of fact, your brief has been so provocative that it has provided many things we would like to address. So you have let yourself in for something that will continue on in the very near future, if that is agreeable.

Mr. Quail: That is fine. Thank you very much.

The Chairman: The committee will resume its hearings this afternoon at 3.30 on Bill C-33, room 269, west block.

[Traduction]

selon la réaction de l'auteur du déversement, l'armateur concerné et d'autres personnes. Nous pouvons être responsables des opérations; il peut l'être; il se peut que nous fonctionnions quelque peu différemment.

Nous procédons à des exercices en vue de mettre au point nos techniques en cas de déversement; elles sont malheureusement utilisées de façon pratique assez régulièrement un peu partout au pays.

En outre, au cours des deux dernières années, nous avons créé un comité de coordination des opérations en cas de déversement, lequel regroupe des représentants de l'industrie et des ministères du gouvernement en vue de continuer à améliorer les techniques utilisées actuellement dans ce genre de circonstances. Il convient de souligner la participation du CPPI, le *Canadian Petroleum Products Institute*. D'autres ministères du gouvernement fédéral en font partie avec nous. L'appui technique en ce qui concerne les techniques employées nous vient surtout du ministère de l'Environnement et du ministère des Pêches.

M. Richardson: Merci, monsieur Quail, merci tout le monde de votre présence ici ce matin. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Richardson.

Comme M. Richardson, je tiens à remercier les hauts fonctionnaires de la Garde côtière de leur mémoire très complet.

Nous avons écouté tout le temps que nous avons prévu pour cette réunion. M. Keyes et M. Angus auraient voulu poursuivre la discussion. Il y aurait eu encore beaucoup de questions découlant de votre mémoire ou simplement venant à l'esprit des membres du comité, y compris moi-même, qui auraient pu être examinées. Je vais cependant lever la séance à ce moment-ci en évoquant la possibilité de vous inviter de nouveau à comparaître devant le comité pour poursuivre l'échange à ce moment-là. MM. Keyes et Angus seraient sûrement les premiers sur la liste. Il y aurait certainement encore beaucoup de questions à débattre.

Votre mémoire a été tellement intéressant qu'il a fait surgir toutes sortes de nouvelles questions dans notre esprit. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, nous reprendrons notre discussion bientôt.

M. Quail: Très bien. Merci beaucoup.

Le président: Le comité reprendra ses travaux cet après-midi à 15h30 à la pièce 269 de l'édifice de l'Ouest. Le sujet à l'ordre du jour sera le projet de loi C-33.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

K1A 0S9

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Coast Guard:

R.A. Quail, Commissioner;

Michael Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast
Guard;

Donald Morrisson, Director General, Harbours and Ports.

TÉMOINS

De la Garde côtière canadienne:

R.A. Quail, commissaire;

Michael Turner, commissaire adjoint, Garde côtière cana-
dienne;

Donald Morrisson, directeur général, Havres et ports.

27
2

Govern
Publicat

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 18

Fascicule n° 18

Tuesday, April 7, 1992

Le mardi 7 avril 1992

Chairperson: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on October 9, 1991, consideration of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade

Clause by clause consideration

CONCERNANT:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 9 octobre 1991, considération du projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage

Étude article par article

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen:

Stan Keyes

Denis Pronovost

Members

Iain Angus

Ken Atkinson

John Manley

Lee Richardson

Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents:

Stan Keyes

Denis Pronovost

Membres

Iain Angus

Ken Atkinson

John Manley

Lee Richardson

Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 7, 1992

(31)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Acting Members present: David Bjornson for Denis Pronovost; Bill Domm for Ken Atkinson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant. *From the Public Bills Office:* Sandy Birch, Clerk of Committees. *From the Legislative Counsel Office:* Diane McMurray, Legislative Counsel.

Witnesses: From Transport Canada: Bruce Bowie, Director, Marine Policy; Antoine Côté, Senior Advisor, Marine Policy and Programs; Marc Gauthier, Legal Counsel.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on October 9, 1991, the Committee proceeded to a clause-by-clause consideration of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade. (*See Minutes of Proceedings and Evidence of Tuesday, March 10, 1992, Issue No. 12*).

Clause 1 stood.

Clauses 2 to 5 inclusive were allowed to stand.

Clauses 6 to 12 inclusive carried severally.

Clause 13 stood.

Clauses 14 to 20 inclusive carried severally.

Clauses 21 and 22 were allowed to stand.

Clauses 23 to 30 inclusive carried severally.

At 3:47 o'clock p.m., the Chairman called a short recess.

At 3:57 o'clock p.m., the session resumed.

On Clause 2

On motion of Iain Angus, it was agreed,—That Clause 2 be amended:

(a) by striking out line 26 at page 2 and substituting the following therefor:

“other than as an in-transit call, either directly or by way of a place;”

(b) by striking out line 37 at page 2 and substituting the following therefor:

“other than as an in-transit call, either directly or by way of a place;”

(c) by adding, immediately after line 21 at page 3, the following:

“in-transit call” means any call, other than an emergency or technical call, by a ship at any place where passengers go ashore temporarily but who re-board the vessel before the ship leaves that place or are transported by land to another location to re-board the same ship;”

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 7 AVRIL 1992

(31)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 40, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Membres suppléants présents: David Bjornson remplace Denis Pronovost, Bill Domm remplace Ken Atkinson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant. Du Bureau des projets de loi d'intérêt public: Sandy Birch, greffier de comité. Du Bureau des conseillers législatifs: Diane McMurray, conseiller législatif.

Témoins: De Transports Canada: Bruce Bowie, directeur, Politique maritime; Antoine Côté, conseiller principal, Politique et programmes maritimes; Marc Gauthier, conseiller juridique.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 9 octobre 1991, le Comité procède à une étude article par article du projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 10 mars 1992, fascicule n° 12*).

L'article 1 est reporté.

Les articles 2 à 5 inclusivement sont reportés.

Les articles 6 à 12 inclusivement sont adoptés séparément.

L'article 13 est reporté.

Les articles 14 à 20 inclusivement sont adoptés séparément.

Les articles 21 et 22 sont reportés.

Les articles 23 à 30 inclusivement sont adoptés séparément.

À 15 h 47, la séance est suspendue.

À 15 h 57, la séance reprend.

Article 2

Sur une motion de Iain Angus, il est convenu,—Que l'article 2 soit modifié par:

a) substitution, à la ligne 15, page 2, de ce qui suit:

«exception faite des escales en transit,»

b) substitution, à la ligne 25, page 2, de ce qui suit:

«exception faite des escales en transit,»

c) insertion, après la ligne 12, page 3, de ce qui suit:

«escale de transit» signifie une escale, à l'exception des escales techniques ou d'urgence, où les passagers vont à terre mais remontent à bord du navire avant l'appareillage.»

On motion of Lee Richardson, it was agreed,—That the definition of “technical call” be amended:

by striking out line 2 on page 4 and substituting the following:

“an emergency call or an in-transit call, that is for a purpose. . .”

Clause 2, as amended, carried.

On Clause 3

Iain Angus moved,—That Clause 3 be amended by adding immediately after line 28 at page 5 the following subsection:

“(6) Notwithstanding any other provision in this Act or any other Act of Parliament,

(a) no goods shall be transported by water or by land and water; and

(b) no passengers shall be transported by water,

either directly or by way of a foreign port in any ship other than a Canadian ship from one place in Canada to another place in Canada both of which places are situated within the area that comprises the Great Lakes, their connecting and tributary waters and the St. Lawrence River and its tributary waters as far seaward as a straight line drawn

(c) from Cap des Rosiers to West Point Anticosti Island, and

(d) from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian of longitude sixty-three degrees west.”

John Manley moved,—That the amendment be amended by striking out “(b) no passengers shall be transported by water,”

The question being put on the sub-amendment, it was negatived.

The question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 3 carried, on division.

Clause 4 was allowed to stand.

On Clause 5

John Manley proposed to move,—That Clause 5 be amended by striking out line 19 at page 6 and substituting the following therefor:

“5. Subject to sections 5.2 and 7, on application”.

CHAIRMAN'S RULING

THE CHAIRMAN:

This proposed amendment is consequential to another proposed amendment (Liberal amendment no. 8) for Clause 5 of this bill.

I therefore wish to reserve my ruling until the Committee has decided on the proposed Liberal amendment no. 8 to Clause 5.

John Manley moved,—That Clause 5 be amended by striking out line 22 at page 6 and substituting the following therefor:

Sur une motion de Lee Richardson, il est convenu,—Que la définition de «escale technique» soit modifiée

par la substitution, à la ligne 10, page 3, de ce qui suit:

«d'une escale d'urgence ou d'une escale de transit, non destinée à»

L'article 2, modifié, est adopté.

Article 3

Iain Angus propose,—Que l'article 3 soit modifié par insertion, après la ligne 31, page 5, de ce qui suit:

«(6) Par dérogation aux autres dispositions de la présente loi et à toute autre loi fédérale:

a) aucune marchandise ne peut être transportée par eau ou par terre et par eau;

b) aucun passager ne peut être transporté par eau;

soit directement, soit en passant par un port étranger, sur un navire autre qu'un navire canadien d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada tous deux situés dans la région comprenant les Grands Lacs, leurs eaux tributaires ou de communication et le fleuve Saint-Laurent et ses eaux tributaires aussi loin vers la mer qu'une ligne droite tirée:

c) d'une part, de Cap-des-Rosiers à la pointe occidentale de l'Île d'Anticosti;

d) d'autre part, de l'Île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du soixante-troisième méridien de longitude ouest.»

John Manley propose,—Que l'amendement soit modifié par dérogation du paragraphe «b) aucun passager ne peut être transporté par eau;»

L'amendement, modifié, est mis aux voix et rejeté.

L'amendement est mis aux voix et rejeté.

L'article 3 est adopté avec dissidence.

L'article 4 est reporté.

Article 5

John Manley propose,—Que l'article 5 soit modifié par substitution, à la ligne 18, page 6, de ce qui suit:

«5. Sous réserve des articles 5.2 et 7, sur demande».

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

L'amendement proposé découle d'un autre projet d'amendement (l'amendement libéral n° 8) à l'article 5 du projet de loi à l'étude.

Je me réserve par conséquent de prendre une décision jusqu'à ce que le Comité se soit prononcé sur le projet d'amendement libéral n° 8 à l'article 5.

John Manley propose,—Que l'article 5 soit modifié par substitution à la ligne 21, page 6, de ce qui suit:

“Minister of National Revenue may issue a”

The question being put on the amendment, it was negatived.

John Manley moved,—That Clause 5 be amended:

(a) by striking out line 35 at page 6 and substituting the following therefor:

“one or more Canadian ships;”;

(b) by striking out line 40 at page 6 and substituting the following therefor:

“relation to its temporary use in Canada; and (d) the owners of the ship in respect of which the application was made have provided sufficient guarantees that those persons who will constitute the crew of that ship while it is engaging in the coasting trade, will be Canadian citizens within the meaning of the *Citizenship Act* or landed immigrants within the meaning of the *Immigration Act*, and that the owners will ensure compliance with all laws of Canada respecting employment applicable in respect of the ship or crew.”

The question being put on the amendment, it was negatived.

John Manley moved,—That Clause 5 be amended by adding immediately after line 40, at page 6, the following:

“5.1 (1) Where any person believes that the person may have an interest in the outcome of any action that may be taken by the Minister of National Revenue under Section 4 or 5, the person may, in writing, request the Agency to record the person's name and address in the register.

(2) A request referred to in subsection (1) shall set out the nature of any interest referred to in that subsection.

(3) Where the Agency receives a request referred to in subsection (1) and is satisfied that the person making the request may have an interest referred to in that subsection and that interest is not frivolous or vexatious, the Agency shall record that person's name and address in the register.

(4) The Agency shall establish a central register for the purposes of subsection (3).

(5) Where a person notifies the Agency of any change in the person's name or address as recorded in the register, the Agency shall record the new name or address therein.

(6) For the purpose of this section and section 5.2,

“person” includes any body or corporation;

“register” means the register established pursuant to subsection (4).

5.2 (1) Where the Minister of National Revenue receives an application under section 4 or 5, the Minister shall forthwith provide the Agency with a copy thereof.

(2) Within thirty days after receiving any application referred to in subsection (1), the Agency shall, by letter, inform each interested person:

(a) that an application for a licence has been received;

(b) of the matter to be considered in respect of the application; and

«Revenu national peut délivrer une licence pour le»

L'amendement est mis aux voix et rejeté.

John Manley propose,—Que l'article 5 soit modifié par substitution, à la ligne 38, page 6, de ce qui suit:

«tion temporaire du navire au Canada;

d) le propriétaire du navire qui fait l'objet de la demande a donné des garanties adéquates que, pendant que le navire fera le cabotage, son équipage sera composé de Canadiens au sens de la *Loi sur la citoyenneté* ou d'immigrants reçus au sens de la *Loi sur l'immigration* et qu'il fera observer toutes les lois ouvrières du Canada applicables au navire ou à l'équipage.»

L'amendement est mis aux voix et rejeté.

John Manley propose,—Que l'article 5 soit modifié par adjonction, après la ligne 38, page 6, de ce qui suit:

«5.1 (1) Toute personne qui estime avoir un intérêt au résultat d'une mesure quelconque prise par le ministre du Revenu national en application des articles 4 et 5 peut transmettre à l'Office un avis écrit lui demandant d'inscrire ses nom et adresse au registre ci-après prévu.

(2) La demande visée au paragraphe (1) fait état de la nature de l'intérêt en cause.

(3) Si l'Office estime que la personne qui présente la demande en vertu du paragraphe (1) paraît avoir l'intérêt qu'elle affirme avoir et que sa demande n'est ni frivole, ni vexatoire, il en inscrit les nom et adresse au registre visé ci-après.

(4) L'Office tient un registre central pour les fins du paragraphe (3).

(5) À la demande d'une personne déjà inscrite au registre, l'Office y consigne les changements de nom ou d'adresse que la personne lui fait connaître.

(6) Les définitions suivantes s'appliquent au présent article et de l'article 5.2:

«personne» Sont assimilés à des personnes, les organismes et les personnes morales.

«registre» Le registre établi par application du paragraphe (4).

5.2 (1) Le ministre du Revenu national transmet à l'Office copie de toutes les demandes fondées sur les articles 4 et 5 qu'il reçoit.

(2) Dans les trente jours de la réception par lui de la demande visée au paragraphe (1), l'Office avise par lettre chacune des personnes inscrites:

a) qu'il a reçu une demande de licence;

b) des sujets dont la demande de licence exige l'examen;

(c) that the person has twenty days from the day the letter is dated to make written representations with respect to any matter to be considered in respect of the application.

(3) Where a letter referred to in subsection (2) is sent to more than one interested person, each letter shall be dated on the same day and posted, not later than the following day.

(4) The Minister may issue a licence under section 4 or 5 only after the expiration of the twenty-day period referred to in paragraph 2(c).

(5) For purpose of this section, "interested person" means any person whose name and address is recorded in the register established pursuant to subsection 5.1(4)."

The question being put on the amendment, it was negatived.

Whereupon the Chairman ruled the amendment John Manley proposed to move on Clause 5 out of order as per Citation 698(2) of Beauchesne's Sixth Edition.

Clause 5 carried, on division.

Clause 13 carried, on division.

On Clause 21

Iain Angus proposed to move,—That Bill C-33 be amended by adding immediately after line 14 at page 16, the following:

"21.1 Where any Canadian ship engaging in the coasting trade is required to undergo refits or repairs other than emergency repairs, the master of the ship shall ensure that such refits or repairs are carried out in shipyards located within Canada."

CHAIRMAN'S RULING

THE CHAIRMAN:

By requesting that any Canadian ship engaged in the coasting trade, be required to undergo refits and repairs in shipyards located within Canada, this proposed amendment seeks to introduce a new condition for ships to engage in the coasting trade.

By so doing, it goes beyond the scope of Bill C-33 and in accordance with Beauchesne's Citation 698(1) which states:

"An amendment is out of order if it is irrelevant to the bill, *beyond its scope* or governed by or dependant upon an amendment already negatived".

I must therefore rule this proposed amendment out of order.

On Clause 22

Geoff Wilson proposed to move,—That be added immediately after the heading "CONSEQUENTIAL AMENDMENT" on page 16, the following:

"Customs Act

22. Paragraph 164 (1)(h) of the *Customs Act* is repealed and the following substituted therefor:

c) que la personne dispose de vingt jours depuis la date de la lettre pour présenter des observations écrites relativement à des sujets qui seront examinés lors de la demande de licence.

(3) Si la lettre visée au paragraphe (2) est adressée à plusieurs personnes inscrites, toutes les copies de la lettre doivent porter la même date et être mises à la poste au plus tard le lendemain de la date qui y est indiquée.

(4) Le ministre ne peut délivrer de licence en application des articles 4 et 5 avant l'expiration du délai de vingt jours mentionné à l'alinéa (2)c).

(5) Pour l'application du présent article

«personne inscrite» s'entend d'une personne dont le nom et l'adresse ont été inscrits au registre établi par application du paragraphe 5.1(4).»

L'amendement est mis aux voix et rejeté.

Après quoi, le président déclare que l'amendement proposé par John Manley est irrecevable en vertu du paragraphe 698(2) de la sixième édition de Beauchesne.

L'article 5 est adopté avec dissidence.

L'article 13 est adopté avec dissidence.

Article 21

Iain Angus propose,—Que le projet de loi C-33 soit modifié par insertion, après la ligne 10, page 16, de ce qui suit:

«21.1 Dans le cas où un navire canadien qui se livre au cabotage a besoin de radoubs ou réparations, sauf des réparations d'urgence, le capitaine du navire veille à ce que ces radoubs ou réparations soient effectués dans un chantier maritime situé au Canada.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

En demandant que les navires canadiens qui se livrent au cabotage soient tenus de faire effectuer radoubs ou réparations dans un chantier maritime situé au Canada, ce projet d'amendement cherche à imposer une nouvelle condition aux navires qui font du cabotage.

Ce faisant, il excède la portée du projet de loi C-33 et déroge au paragraphe 698(1) de Beauchesne qui se lit ainsi:

«Il est interdit au président du comité de recevoir un amendement s'il ne se rapporte pas au projet de loi, s'il en dépasse la portée, s'il s'inspire ou dépend d'amendements déjà rejetés».

Je dois par conséquent déclarer ce projet d'amendement irrecevable.

Article 22

Geoff Wilson propose,—Que soit inséré, après l'intertitre «MODIFICATIONS CORRÉLATIVES», page 16, ce qui suit:

«Loi sur les douanes

22. L'alinéa 164(1)(h) de la *Loi sur les douanes* est abrogé et remplacé par ce qui suit:

(h) prescribing how the coasting trade shall be regulated in any case or class of cases and exempting any case or class of cases, subject to condition that the Governor in Council sees fit to impose, from any of the requirements of this Act that the Governor in Council deems it inexpedient to enforce with respect to vessels engaged in such trade;

(b) by renumbering the subsequent clauses and all cross-references thereto accordingly.”

And a point of order, having been raised as to the acceptability of the proposed amendment, the Chairman ruled:

CHAIRMAN'S RULING

THE CHAIRMAN:

I refer Members to Beauchesne's Sixth Edition, Citation 698 at paragraph 8, sub-paragraph (b) which states:

“An amendment may not amend sections from the original Act unless they are specifically being amended in a clause of the bill before the Committee”.

Since the *Customs Act* is not being amended in a clause of Bill C-33, I must rule this proposed amendment out of order.

Clause 22 carried.

Clause 1 carried.

The title carried.

The Bill, as amended, carried on division.

Ordered,—That the Chairman report the bill, as amended, to the House.

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

h) préciser, dans des cas ou catégories de cas donnés, le mode de réglementation du cabotage et, aux conditions qu'il estime indiquées, exempter les caboteurs de dispositions de la présente loi qu'il juge inopportun de leur appliquer;»

les autres changements de désignation numérique d'article, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

Le projet d'amendement faisant l'objet d'un appel au Règlement quant à son acceptabilité, le président rend la décision suivante:

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

Je renvoie les membres à l'alinéa 698(8)b) de la sixième édition de Beauchesne, qui se lit ainsi:

«Il est interdit au président du comité de recevoir un amendement s'il vise à amender des articles de la loi que le projet modifie, à moins que les articles en question ne soient précisément visés par une disposition du projet de loi».

Comme la *Loi sur les douanes* n'est pas modifiée par un article du projet de loi C-33, je dois déclarer que le projet d'amendement est irrecevable.

L'article 22 est adopté.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi, modifié, est adopté avec dissidence.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport du projet de loi modifié à la Chambre.

À 17 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, April 7, 1992

• 1539

The Chairman: I call the meeting to order. The Standing Committee on Transport is now in session to consider Bill C-33 on a clause-by-clause basis. One member will be along shortly.

There's been a recommendation that we stand those clauses where there are proposed amendments and deal with the others in order to expedite the bill. If that's agreeable, we can proceed.

• 1540

We will start with the normal procedure. I will call the clauses. We will go through all the clauses that do not call for amendments. I will proceed.

Clauses 1 to 5 inclusive allowed to stand

Clauses 6 to 12 inclusive agreed to

Clause 13 allowed to stand

Clauses 14 to 20 inclusive agreed to

Clauses 21 and 22 allowed to stand

Clauses 23 to 30 inclusive agreed to

The Chairman: Well done!

Mr. Manley: Now what do we do?

The Chairman: Let's break for a cruise.

• 1545

Mr. Manley: Mr. Chairman, as long as we are waiting, I would give you notice that we are withdrawing amendment Lib-1.

In addition, Mr. Chairman, with respect to amendment Lib-3, which is clause 4, page 5, we are—

The Chairman: Hold on.

Mr. Manley: Sorry.

The Chairman: Lib-3, okay.

Mr. Manley: We are amending that to delete paragraph (b) of that amendment.

The same would apply to an amendment to clause 5 on page 6, which is Lib-6. We would amend that amendment by deleting paragraph (b). We also withdraw Lib-9, which is clause 13, page 8.

That's it. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay. Thank you.

Mr. Lee Richardson (Parliamentary Secretary to Minister of Transport): In the spirit of my colleague, I would be prepared to withdraw the government amendment to clause 2, which is G-1. It's very similar, in fact, if not exactly the same as the one previously proposed by the NDP, called NDP-2. There's no point in us putting both of them, so I'll withdraw G-1.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 7 avril 1992

Le président: La séance est ouverte. Le Comité permanent des transports est réuni pour procéder à l'étude article par article du projet de loi C-33. Un membre du comité se joindra à nous sous peu.

Il a été recommandé de réserver les articles du projet de loi pour lesquels des amendements sont proposés et de procéder à l'étude des autres afin d'accélérer nos travaux. Si vous êtes d'accord, nous pouvons commencer.

Nous allons procéder de la façon habituelle. Je vais mettre les articles du projet de loi en délibération. Nous allons traiter de tous les articles pour lesquels aucun amendement n'est proposé. Je commence.

Les articles 1 à 5 inclusivement sont réservés

Les articles 6 à 12 inclusivement sont adoptés

L'article 13 est réservé

Les articles 14 à 20 inclusivement sont adoptés

Les articles 21 et 22 sont réservés

Les articles 23 à 30 inclusivement sont adoptés

Le président: Bravo!

M. Manley: Que faisons-nous maintenant?

Le président: Nous faisons une pause.

M. Manley: Monsieur le président, pendant que nous attendons, je vous informe que nous retirons l'amendement Lib-1.

En outre, monsieur le président, en ce qui concerne l'amendement Lib-3, qui concerne l'article 4, page 5, nous sommes...

Le président: Attendez.

M. Manley: Excusez-moi.

Le président: L'amendement Lib-3, d'accord.

M. Manley: Nous le modifions en en supprimant le paragraphe (b).

Il en est de même d'un amendement à l'article 5, page 6, soit l'amendement Lib-6. Nous modifions cet amendement en supprimant le paragraphe (b). Nous retirons également l'amendement Lib-9, qui concerne l'article 13, page 8.

Voilà. Merci, monsieur le président.

Le président: Très bien. Merci.

M. Lee Richardson (Secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Pour faire suite à ce qu'a dit mon collègue, je suis disposé à retirer l'amendement du gouvernement à l'article 2, soit l'amendement G-1. Il est très semblable, en fait, sinon identique à celui qu'avait d'abord proposé le NPD, soit l'amendement NPD-2. Comme il n'y a aucun intérêt à présenter les deux, je retire l'amendement G-1.

[Texte]

The Chairman: In its entirety?

Mr. Richardson: Yes.

Mr. Manley: Perhaps we could adopt NDP-2 while we're at it and just surprise Mr. Angus when he arrives.

Mr. Richardson: We could certainly give him a happy start, because I'm sure he's going to support it.

The Chairman: Don't be too sure of anything.

Mr. Richardson: We could start his day off by moving that upon his arrival. We're prepared to support that one.

The Chairman: The committee will take a brief recess. I don't have to pound the gavel, do I?

The Clerk of the Committee: No.

• 1549

• 1554

The Chairman: I'll call the meeting back to order.

For the information of Mr. Angus, the committee has gone through the bill and passed it.

Some hon. members: Oh, oh.

An hon. member: Thanks for dropping by.

The Chairman: No, the committee has gone through the bill and has dealt with all of the clauses for which amendments were not proposed.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Okay.

The Chairman: We passed those clauses. Two amendments have been withdrawn, one by the Liberals and one by the government, which we will get to as we proceed. There have been two changes to proposed amendments by the Liberals. With that in mind, we will now proceed.

• 1555

On clause 2—*Definitions*

The Chairman: The first amendment is entitled NDP-1. Members have the amendment in front of them. There is no need for me to read the amendment.

The Clerk: He can move it for the record if he wants to.

Mr. Angus: Just before I move this, let me thank the committee for agreeing to delay the actual clause-by-clause dealing with the amendments until I arrived. I apologize, but sometimes we're expected to be two or three places at once in this place. Today was one of them.

The Chairman: Now we know where your priorities are.

Mr. Angus: Unfortunately, it was not a question of whether or not the transport committee should travel, but another committee.

[Traduction]

Le président: Entièrement?

M. Richardson: Oui.

M. Manley: Peut-être pourrions-nous adopter l'amendement NPD-2 pendant que nous y sommes pour faire une surprise à M. Angus quand il arrivera.

M. Richardson: Nous pourrions certainement le mettre ainsi dans de bonnes dispositions, car je suis certain qu'il l'appuiera.

Le président: Sait-on jamais ce qui peut arriver.

M. Richardson: Nous pourrions commencer nos travaux en le proposant dès son arrivée. Nous sommes disposés à accorder notre appui à cet amendement.

Le président: Le comité va maintenant faire une petite pause. Je n'ai pas à me servir du marteau, n'est-ce pas?

Le greffier du comité: Non.

Le président: Nous reprenons nos travaux.

À titre d'information, monsieur Angus, le comité a étudié tout le projet de loi et l'a adopté.

Des voix: Oh, oh.

Une voix: Merci d'être passé.

Le président: Non, le comité a examiné le projet de loi et a traité de tous les articles pour lesquels aucun amendement n'était proposé.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Très bien.

Le président: Nous avons adopté ces articles. Deux amendements ont été retirés, l'un par les Libéraux et l'autre par le gouvernement. Je vous l'indiquerai quand nous y arriverons. En outre, deux changements sont proposés aux amendements du Parti libéral. Nous allons donc commencer.

Article 2—*Définitions*

Le président: Le premier amendement est intitulé NPD-1. Vous avez le texte devant vous. Il n'est pas nécessaire que je le lise.

Le greffier: Le député peut le proposer officiellement s'il le souhaite.

M. Angus: Auparavant, je tiens à remercier le comité pour avoir accepté de retarder l'examen du projet de loi article par article jusqu'à mon arrivée. Veuillez m'excuser, mais il m'arrive parfois d'être obligé d'être à deux ou trois endroits différents en même temps. C'était le cas aujourd'hui.

Le président: Maintenant, nous connaissons vos priorités.

M. Angus: Malheureusement il ne s'agissait pas de savoir si le Comité des transports devrait ou non faire des voyages, il s'agissait d'une autre comité.

[Text]

The Chairman: You gave it your blessing.

Mr. Angus: Yes, that's right.

Mr. Chairman, I move that clause 2 of Bill C-33 be amended by striking out line 13 on page 1 and substituting the following therefor:

have been paid, and that immediately prior to the coming into force of this act, was permitted under Part X of the Canada Shipping Act to engage in the coasting trade without a licence issued under that part, or

The Chairman: With reference to that, in your absence the committee has adopted clause 25 of Bill C-33. This would repeal, on acceptance and passage of the bill, Part X of the Canada Shipping Act.

As that is the case, I'm advised that we're now faced with a situation where we're making reference to a part of the bill that we have just decided to repeal; therefore, it's redundant. I have to rule the amendment out of order, as it contradicts an earlier decision made by the committee. I can refer you to Beauchesne's citation 698.(2).

Mr. Manley: Wait a minute, Mr. Chairman, there may be a more appropriate way to deal with this amendment. I think our understanding at the outset was that we agreed to proceed in Mr. Angus's absence with anything to which there were no amendments. But the essence was that things to which he would concur we would proceed with in his absence.

Maybe the more relevant point that should be addressed is whether this particular amendment, quite apart from the other provision we have passed, is appropriate in and of itself without amending the other provisions of the bill, which repeal Part X of the Canada Shipping Act. If not, it perhaps would have been a questionable order, even if we had dealt with it at the outset, rather than to say it's foreclosed by virtue of something that happened in his absence. I for one didn't intend to concur on anything that would foreclose his discussion of his amendments.

• 1600

The Chairman: Well, I'm in the committee's hands. In fact, the agreement was that we would move forward with those.

It's not my business to instruct Mr. Angus or any other member of the committee on how they should proceed with the formulation of their amendments or what sort of research should be done in order to ensure that all of the bases are covered.

The fact of the matter is that in the form in which it was introduced to the committee, it would be out of order should clause 25 be passed. In order to ensure that this did not take place, an amendment should have been made to clause 25.

As I say, it is not my position to instruct members on how they should act. Now, having said that, I'm in the hands of the committee. If the committee wishes to revisit the position we have taken on clause 25, then I'm prepared to entertain that as well.

[Translation]

Le président: Vous lui avez donné votre bénédiction.

M. Angus: C'est tout à fait cela.

Monsieur le président, je propose que l'article 2 du projet de loi C-33 soit modifié par substitution, à la ligne 31, page 3, de ce qui suit:

acquittés et qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi était autorisé, en vertu de la Partie X de la Loi sur la marine marchande du Canada, à faire le cabotage sans avoir obtenu le permis visé par cette Partie;

Le président: Je dois préciser que le comité a adopté en votre absence l'article 25 du projet de loi C-33. Si le projet de loi est adopté, cela aura pour effet d'abroger la Partie X de la Loi sur la marine marchande du Canada.

De ce fait, votre proposition d'amendement renvoie à une partie du projet de loi que nous venons de décider d'abroger. Il n'est donc plus nécessaire. Je dois donc décider que votre amendement n'est pas recevable, puisqu'il irait à l'encontre d'une décision antérieure du comité. Je me fonde, pour prendre cette décision, sur la citation 698(2) de *Beauchesne*.

M. Manley: Un instant, monsieur le président, il y a peut-être une meilleure solution à ce problème. Nous nous étions entendus au départ pour traiter, en l'absence de M. Angus, de tous les articles du projet de loi ne faisant l'objet d'aucune proposition d'amendement. Autrement dit, nous avions convenu de prendre nos décisions en son absence sur les éléments avec lesquels il serait d'accord.

Le problème que pose cet amendement est de savoir, nonobstant la décision que nous avons prise sur l'article que vous avez mentionné, s'il est valable en soi, quelles que soient les autres dispositions du projet de loi qui abrogent la partie X de la Loi sur la marine marchande du Canada. Il se peut d'ailleurs que votre décision soit contestable sans tenir compte de nos décisions antérieures. Quoi qu'il en soit, je ne suis pas prêt à reconnaître que son amendement est irrecevable à cause d'une décision que nous avons prise auparavant. Autrement dit, je n'ai pas l'intention d'accepter toute décision qui nous empêcherait de discuter de ses amendements.

Le président: Je m'en remets à vous. Mais il avait été convenu que nous pourrions aller de l'avant avec les articles ne faisant pas l'objet de propositions d'amendement.

Je n'ai pas d'instructions à donner à M. Angus ni à personne d'autre quant à la manière dont les amendements devraient être formulés ou aux recherches qu'il faut faire pour éviter les difficultés.

Il n'en reste pas moins que cet amendement serait irrecevable, sous sa forme actuelle, si l'article 25 était adopté. Pour éviter ce problème, il aurait fallu proposer un amendement à l'article 25.

Je le répète, je n'ai pas d'instructions à vous donner, et je m'en remets à votre décision. Si vous souhaitez revenir sur l'article 25, je suis prêt à l'accepter.

[Texte]

Mr. Angus: Mr. Chairman, before we go on to that, rather than worry about the procedural stuff, could I just get an indication as to whether the government side is even interested in considering the amendment? If they're not, then we accept your ruling and move on. If there is an interest, then I would recommend that we reopen.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Richardson: You've asked two questions—no, we're not.

Mr. Angus: Okay. I accept your ruling, Mr. Chairman, and let's move on.

The Chairman: Thank you.

All right, we are now dealing with NDP-2.

Mr. Angus: So the G-1 amendment has been withdrawn?

The Chairman: Yes, I'm sorry; G-1 has been withdrawn.

Mr. Angus: Okay. Mr. Chairman, I move that clause 2 of Bill C-33 be amended, first, by striking out line 26 at page 2 and substituting the following therefor:

other than as an in-transit call either directly or by way of a place

Second, by striking out line 37 at page 2 and substituting the following therefor:

other than as an in-transit call either directly or by way of a place

Third, by adding immediately after line 21 at page 3 the following:

in-transit call means any call other than an emergency or technical call by a ship at any place where passengers go ashore temporarily but who reboard the vessel before the ship leaves that place or are transported by land to another location to reboard the same ship.

I don't think I need to add to that. A number of witnesses talked about this particular amendment in various ways.

The difference between mine and the original government one is the phrase "or are transported by land to another location to reboard the same ship", allowing for some land excursions, where they would get off at one port, take a scenic tour by rail or bus and get on part way down the river.

Amendment agreed to

The Chairman: The next amendment is G-2. Mr. Richardson.

Mr. Richardson: Thank you, Mr. Chairman. I move that the definition of "technical call" be amended by striking out line 2 on page 4 and substituting the following therefor:

an emergency call or an in-transit call that is for a purpose

Essentially, this is to add "or an in transit call", as discussed in the committee.

[Traduction]

M. Angus: Avant de soulever des questions de procédure, monsieur le président, puis-je savoir si les représentants du gouvernement sont le moins intéressés à étudier cet amendement? S'ils ne le sont pas, nous accepterons votre décision et nous passerons à autre chose. S'ils le sont, je recommanderais que nous revenions sur l'article 25.

Des voix: Oh, oh!

M. Richardson: Pour répondre à vos questions, je dois dire que non, nous ne sommes pas intéressés.

M. Angus: Bien. J'accepte votre décision, monsieur le président. Continuons.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à l'amendement NPD-2.

M. Angus: L'amendement G-1 a-t-il donc été retiré?

Le président: Oui, veuillez m'excuser, il a été retiré.

M. Angus: Très bien. Monsieur le président, je propose que l'article 2 du projet de loi C-33 soit modifié par substitution, à la ligne 24, page 2, de ce qui suit:

(ii) soit vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit,

b) par substitution, à la ligne 35, page 2, de ce qui suit:

(ii) soit à partir d'un lieu au Canada, exception faite des escales de transit, à destination du même lieu

c) par insertion, après la ligne 8, page 3 de ce qui suit:

«escale de transit» s'entend de toute escale, autre qu'une escale technique ou d'urgence, à l'occasion de laquelle les passagers vont à terre temporairement, mais remontent à bord avant l'appareillage ou sont ramenés, par transport terrestre, au même navire pour y remonter à un autre endroit.

Je ne pense pas qu'il y ait quoi que ce soit à ajouter. Plusieurs témoins ont fait diverses recommandations à propos de cet amendement.

La différence qui existe entre mon amendement et la proposition du gouvernement vient des mots «où sont ramenés, par transport terrestre, au même navire pour y remonter à un autre endroit», ce qui permet certaines excursions à terre. Ainsi, les passagers pourraient débarquer dans un port pour faire un peu de tourisme, par chemin de fer, par autobus ou autrement, puis remonter plus loin sur le bateau.

L'amendement est adopté

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement G-2. Monsieur Richardson.

M. Richardson: Merci, monsieur le président. Je propose que la définition de «escale technique» soit modifiée par la substitution à la ligne 10, page 3, de ce qui suit:

d'une escale d'urgence ou d'une escale de transit, non destinée à

Il s'agit donc uniquement d'ajouter «ou d'une escale de transit», comme nous en avons discuté au sein du comité.

[Text]

Amendment agreed to

The Chairman: The next is L-1. Mr. Manley.

Mr. Manley: That was withdrawn.

The Chairman: I'm sorry; that was withdrawn.

• 1605

Clause 2 as amended agreed to

On clause 3—*Prohibition*

The Chairman: The next amendment is on clause 3. It is NDP-3. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move that clause 3 of Bill C-33 be amended by adding immediately after line 28 of page 5 the following subclause:

(6) Notwithstanding any other provision in this Act or any other Act of Parliament,

(a) no goods shall be transported by water or by land and water; and

(b) no passengers shall be transported by water, either directly or by way of a foreign port in any ship other than a Canadian ship from one place in Canada to another place in Canada, both of which places are situated within the area that comprises the Great Lakes, their connecting and tributary waters, and the St. Lawrence River and its tributary waters as far seaward as a straight line drawn

(c) from Cap-des-Rosiers to West Point Anticosti Island, and

(d) from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian of longitude sixty-three degrees west.

Mr. Chairman, both the Canadian Passenger Vessels Association and the Seafarers' International Union proposed the use of this line as a demarcation point as opposed to the line in the bill.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, this would eliminate coastal licences of foreign ships in the Great Lakes and the St. Lawrence River and foreign cruise ships in the lower St. Lawrence. The proposal was unacceptable to cruise operator shippers and the Canadian shipowners who operate in foreign waters. For that reason we will oppose.

Mr. Manley: Mr. Chairman, the problem we have with this amendment is it affects the passenger ship traffic from going east from Montreal. For that reason we won't support it, although we would support it if it dealt only with the traffic of goods.

We would propose to amend this amendment, which I understand we can do, by deleting paragraph (b) from the proposed amendment moved by Mr. Angus. Thereby, under certain consequential changes that would follow to the paragraph numbering, the amendment would read essentially as it does now with the deletion of the word "and" at the end of existing paragraph (a) and all of the words in paragraph (b).

[Translation]

L'amendement est adopté

Le président: Nous passons maintenant à la proposition L-1. Monsieur Manley.

M. Manley: Cet amendement a été retiré.

Le président: Veuillez m'excuser, je l'avais oublié.

L'article 2 est adopté

Article 3—*Interdiction*.

Le président: Le prochain amendement concerne l'article 3. C'est l'amendement NPD-3. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-33 soit modifié par insertion, après la ligne 31, page 5, de ce qui suit:

(6) Par dérogation aux autres dispositions de la présente loi et à toute autre loi fédérale:

(a) aucune marchandise ne peut être transportée par eau ou par terre et par eau;

(b) aucun passager ne peut être transporté par eau; soit directement, soit en passant par un port étranger, sur un navire autre qu'un navire canadien d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada tous deux situés dans la région comprenant les Grands Lacs, leurs eaux tributaires ou de communication et le fleuve Saint-Laurent et ses eaux tributaires aussi loin vers la mer qu'une ligne droite tirée:

(c) d'une part, de Cap-des-Rosiers à la Pointe occidentale de l'Île d'Anticosti;

(d) d'autre part, de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du soixante-troisième méridien de longitude ouest.

Monsieur le président, l'Association des propriétaires de navires à passagers et le Syndicat international des marins canadiens ont tous deux proposé que l'on utilise cette ligne de démarcation plutôt que celle prévue dans le projet de loi.

M. Richardson: Monsieur le président, cela éliminerait l'octroi de licences de cabotage à des navires étrangers dans les Grands Lacs et dans le St-Laurent, et à des navires de croisière étrangers dans le Bas St-Laurent. Cette proposition a été contestée par les exploitants de navires de croisière et les armateurs canadiens travaillant dans les eaux étrangères. De ce fait, nous nous opposons à cette proposition d'amendement.

M. Manley: Le problème que nous pose cet amendement, monsieur le président, est qu'il touche le transport maritime des passagers à l'est de Montréal. Nous sommes donc obligés de nous y opposer, alors que nous aurions pu l'accepter s'il ne s'était appliqué qu'au transport des marchandises.

De ce fait, nous proposons que cet amendement soit modifié en supprimant l'alinéa b) du texte de M. Angus. Ainsi, sous réserve de modifications subséquentes à la numérotation des diverses parties, l'amendement resterait essentiellement inchangé sauf que l'on en aurait retiré tout l'alinéa b).

[Texte]

[Traduction]

• 1610

Subamendment negated

Amendment negated

Clause 3 agreed to

The Chairman: Moving on to clause 4, I can tell you, Mr. Manley, that what I'll be doing, as this amendment is apparently consequential to your amendment 8 on clause 5, is reserve my ruling until we've made our decision on your amendment as it pertains to clause 5.

Mr. Manley: Of course. Alternatively, you could deal with amendment 8 now, then the rest would follow. I think it's a stand-alone creation of a new section, so we may want to have that issue out on the table to begin with, then the rest of the amendments.

The Chairman: I'm in the committee's hands. We can move on to clause 5 if you would prefer. I have no objections. So we have amendment L-8 on clause 5. We'll stand clause 4 once again.

Several amendments are proposed on clause 5. I'm advised that L-5 is dependent upon L-8. What about L-6? We'll move on to amendment L-6. And for your information, Mr. Angus, the Liberals have deleted paragraph (b) in its entirety from their proposed amendment.

Mr. Manley: I move that clause 5 of Bill C-33 be amended by striking out line 22 on page 6 and substituting the following therefor: "Minister of National Revenue may issue a".

• 1615

If I might briefly speak to this amendment, the provision dealt with is the right to licence foreign vessels to ply the coastal trade. We are simply proposing that the licence issuance be discretionary and not obligatory on the part of the minister where the subsequent conditions are complied with. It strengthens the minister's hand in dealing with these licence issuances.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I just want to indicate that I will be supporting this amendment. I think that instead of making it mandatory that the minister has to issue the licence, I want to give the minister that flexibility—discretionary power.

The Chairman: Magnanimous indeed.

Mr. Manley: It is because we have such confidence in the minister that we want this.

The Chairman: Of course. I am aware of that. I am not sure that my colleagues are.

Mr. Manley: And his officials.

Mr. Angus: Does Lee not have confidence in the minister? Is that what you are saying?

Mr. Richardson: We are really looking for the difference in "shall" and "may" here, whether or not it should be made mandatory, and we are going to maintain the position of the minister that it be mandatory, so remain "shall". So we will oppose the amendment.

Le sous-amendement est rejeté

L'amendement est rejeté

L'article 3 est adopté

Le président: Nous passons maintenant à l'article 4. Comme votre amendement est apparemment relié à l'amendement numéro 8 que vous avez proposé à l'article 5, j'ai l'intention, M. Manley, de réserver ma décision jusqu'à ce que nous ayons voté sur l'amendement que vous avez proposé à l'article 5.

M. Manley: Bien sûr. Nous pourrions également débattre immédiatement de l'amendement 8, et le reste en découlerait. Il s'agit en effet de la création d'un nouvel article, complètement indépendant. Il serait peut-être préférable d'en discuter en premier avant d'aborder les autres amendements.

Le président: Je m'en remets à vous. Si vous le préférez, nous pouvons passer tout de suite à l'article 5. Je n'y vois aucune objection. Nous allons donc examiner l'amendement L-8, concernant l'article 5, en réservant l'article 4.

Il y a plusieurs amendements au sujet de l'article 5. On me dit que l'amendement L-5 dépend de l'amendement L-8. Qu'en est-il du L-6? Nous allons d'abord passer à l'amendement L-6. Je vous signale M. Angus, que les Libéraux ont complètement retiré l'alinéa (b) de l'amendement qu'ils avaient proposé.

M. Manley: Je propose que l'article 5 du projet de loi C-33 soit modifié par substitution à la ligne 35, page 5 de ce qui suit: «Revenu national peut délivrer une licence pour le».

Si vous me permettez d'intervenir brièvement, il s'agit de l'article relatif à la délivrance de licences de cabotage à des navires étrangers. Nous proposons simplement que, lorsque les conditions prévues sont respectées, la délivrance de ces licences soit facultative, et non pas obligatoire. De ce fait, les pouvoirs du ministre seraient renforcés.

M. Angus: Je tiens à préciser que j'appuie cet amendement, monsieur le président. Je souhaite, moi aussi, que le ministre jouisse d'un pouvoir discrétionnaire en matière d'octroi de licences, et qu'il ne soit pas obligé de les accorder.

Le président: Quelle magnanimité.

M. Manley: C'est parce que le ministre nous inspire une confiance extraordinaire.

Le président: Bien sûr, je m'en doutais. Je ne suis pas convaincu que ce soit le cas de mes collègues.

M. Manley: Et cela vaut également pour ses collaborateurs.

M. Angus: Voulez-vous dire, Lee, que vous ne faites pas confiance au ministre?

M. Richardson: Il s'agit encore une fois de la différence entre «délivre» et «peut délivrer». Nous estimons toujours que le ministre doit être tenu de délivrer des licences dans le cas envisagé, ce qui signifie que nous préférons qu'on conserve le mot «délivre». Nous allons donc nous opposer à cet amendement.

[Text]

Amendment negated

The Chairman: We will now move on to NDP-7.

Mr. Angus: That is a consequential one. It does not make any sense to move it. I already lost the battle.

The Chairman: So are you withdrawing?

Mr. Angus: I withdraw it, otherwise you will rule me out of order.

The Chairman: Now Lib-7, Mr. Manley.

Mr. Manley: Do you really want me to read all this out?

The Chairman: No.

Mr. Manley: Can we not adopt it as—

The Chairman: Yes, as written.

Mr. Manley: I move amendment Lib-7 as produced by the clerk.

The Chairman: Do you want to speak to it?

Mr. Manley: Is that satisfactory? The essence of this amendment is to ensure that the rules of immigration are complied with with respect to the crews on ships that are engaged in the coastal trade under the licencing provisions contained in the act.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I just want to indicate my support of the amendment.

Mr. Richardson: I do not think it is necessary, Mr. Chairman, so I think we will oppose.

Mr. Manley: Could you elucidate?

Mr. Richardson: No.

Mr. Manley: Perhaps the officials could elucidate.

Mr. Richardson: Yes.

Mr. Manley: We have witnesses here, Mr. Chairman. I wonder if it is possible for an explanation from the department as to what their views are on this amendment just so that for the record we know why the government is opposing it.

Mr. Bruce Bowie (Director, Marine Policy Branch, Transport Canada): Certainly. As we read the amendment, it seems that the proposal is to ensure that any time a foreign ship requests a waiver and is granted a waiver and operates in the coasting trade, then all of the crew on that ship would have to be Canadians or landed immigrants.

The situation is dealt with in the Immigration Act. In the Immigration Act there are various procedures and guidelines for determining under what circumstances it is acceptable for foreign nationals to work in Canada on a short-term duration and when it would be required. If the activity is to proceed over a longer period of time, there would be a requirement for a Canadian crew to take on those activities.

[Translation]

L'amendement est rejeté

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement NPD-7.

M. Angus: Cet amendement fait suite à un amendement antérieur qui a déjà été rejeté. Il n'est donc pas nécessaire de le proposer.

Le président: Vous le retirez?

M. Angus: Oui, à moins que vous ne jugiez ma proposition irrecevable.

Le président: Nous passons donc à l'amendement Lib-7. Monsieur Manley.

M. Manley: Tenez-vous à ce que je le lise?

Le président: Non.

M. Manley: Pouvons-nous l'adopter comme... .

Le président: Il a été proposé.

M. Manley: Je propose l'adoption de l'amendement Lib-7, tel qu'il vous a été communiqué par le greffier.

Le président: Voulez-vous l'expliquer?

M. Manley: Est-ce nécessaire? Il s'agit essentiellement de veiller à ce que les règles relatives à l'immigration soient respectées à l'égard des équipages de navires qui font du cabotage conformément aux dispositions d'octroi des licences établies par la loi.

M. Angus: J'appuie cet amendement, monsieur le président.

M. Richardson: Je ne pense pas qu'il soit nécessaire, monsieur le président, et je vais m'y opposer.

M. Manley: Pourriez-vous expliquer?

M. Richardson: Non.

M. Manley: Les représentants du ministère pourraient-ils donner des explications?

M. Richardson: Oui.

M. Manley: Comme nous avons des témoins représentant le ministère, monsieur le président, pourrions-nous leur demander d'expliquer la position du ministère au sujet de cet amendement. Nous saurions ainsi pourquoi le gouvernement s'y oppose.

M. Bruce Bowie (directeur, Direction de la politique maritime, Transport Canada): Si nous comprenons bien l'amendement, il signifie que chaque fois que le propriétaire d'un navire étranger demandera une dispense et l'obtiendra, pour faire du cabotage, tous les membres de son équipage devront être des citoyens canadiens ou des immigrants reçus.

Ce cas est déjà envisagé dans la Loi de l'immigration, qui comporte des procédures et des lignes directrices permettant de déterminer dans quelles circonstances il est acceptable que des ressortissants étrangers travaillent au Canada pendant de brèves périodes. Si l'on envisage que leur travail dure plus longtemps, il serait nécessaire d'utiliser des équipages canadiens.

[Texte]

[Traduction]

• 1620

Rather than trying to repeat all of the procedures and situations and make the distinctions between short-term and long-term, because they would be dealt with differently by immigration officials and complicate the bill by including all of that information in here, it was felt that it was adequately covered in the existing Immigration Act.

Mr. Manley: Could I ask what the practice is at the present time with respect to the administration of that provision where for example a particular foreign vessel is frequently the subject of licence applications? In other words, although there may not be one application for an extended period of time, there may in fact be a series of applications for short durations that cumulatively might result in it being a longer period. Is that reviewed in the process?

The Chairman: Just before you respond, I want to advise that I am uncomfortable with this line of procedure. We have had the departmental officials before the committee. We have had ample opportunity to ask them questions and to determine the direction that we, as committee members, intended to take. I don't want to have this particular procedure set a precedent to reopen the entire departmental dialogue with reference to whether or not they should be considering the types of amendments that have been suggested or things of this nature.

I will allow the response, but I caution you that I want to be very careful, because I don't want to reopen the whole thing.

Mr. Manley: That certainly wasn't my intent. Obviously we are only dealing with the provisions for which amendments are proposed. The officials are here and it is an opportunity for them to provide some comfort to those who have sought these amendments through us, to know their concerns are being dealt with in other ways, if indeed that is the view of the department. So we appreciate—

The Chairman: Well, there are opportunities to do that, of course. We can recall the departmental officials after the bill has been dealt with in committee if explanations are desired or are being sought after, but that would be at the discretion of the committee.

However, answer the question, please.

Mr. Bowie: If I could respond to the question with an example, there is the case of St. Lawrence Cruise Lines, which operates an American passenger ship in the coasting trade. On an annual basis, for the last couple of years, they have applied for a waiver for the duration of the summer to operate that service. As a result, the Immigration Act has been applied and there is a requirement for certain crew on the ship to be Canadians and not Americans. Perhaps this example serves to illustrate the type of procedure that is pursued in such a situation.

Mr. Keyes (Hamilton West): Can I ask a question, Mr. Chairman? Is there anywhere else in this bill that indicates that this should be the case under provisions of this bill?

Au lieu d'essayer de répéter toutes les procédures et d'envisager toutes les situations, pour faire la distinction entre des périodes de courte durée et de longue durée, qui seraient traitées de manière différente par les responsables de l'immigration, ce qui compliquerait à notre avis inutilement le projet de loi, nous pensons qu'il suffit de s'en remettre aux dispositions de la Loi sur l'immigration.

M. Manley: Puis-je demander comment ces dispositions sont appliquées à l'heure actuelle, par exemple dans le cas d'un navire étranger qui présente fréquemment des demandes de licence? Autrement dit, il se peut qu'il n'y ait pas de demande pendant une période assez longue, puis qu'il y en ait ensuite toute une série, pour des périodes assez brèves, certes, mais représentant en tout une période unique assez longue? Ce cas est-il prévu?

Le président: Avant qu'on vous réponde, je dois vous dire que cette procédure me met un peu mal à l'aise. Nous avons en effet eu largement l'occasion d'interroger les représentants du ministère sur toutes ces questions, pour savoir quelles devraient être nos positions individuelles au sujet du projet de loi. Je ne voudrais pas qu'on établisse ici un précédent, qui nous amènerait à reprendre complètement le dialogue avec le ministère, en demandant à ses représentants ce qu'ils pensent des amendements que nous proposons.

J'accepte qu'on vous donne une réponse pour cette fois, mais je tiens à vous dire qu'il faut être prudent, car je ne veux pas que nous reprenions tout le débat.

M. Manley: Ce n'est certainement pas mon objectif, monsieur le président. Il est évident que ma question ne porte que sur les dispositions au sujet desquelles des amendements sont proposés. Comme les représentants du ministère sont avec nous, il me semble légitime de leur demander si les objectifs visés par nos amendements leur conviennent, ou s'ils pensent qu'il serait possible de les atteindre d'une autre manière. De ce fait. . .

Le président: Je comprends bien. Nous pourrions cependant convoquer à nouveau les représentants du ministère, lorsque nous aurons pris une décision au sujet du projet de loi, si jamais nous avons besoin d'explications complémentaires. Il appartiendra cependant au comité d'en décider.

Quoi qu'il en soit, veuillez répondre à la question.

M. Bowie: Je vais vous répondre en vous donnant un exemple, celui des St. Lawrence Cruise Lines, qui font du cabotage avec un navire de passagers américain. Depuis deux ou trois ans, cette société demande chaque année une dispense afin de pouvoir exploiter ce service durant tout l'été. De ce fait, on lui applique les dispositions de la Loi sur l'immigration, ce qui signifie que certains membres de son équipage doivent être des Canadiens et non des Américains. Cet exemple vous montre la procédure qui est utilisée dans un tel cas.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Puis-je poser une question, monsieur le président? Y a-t-il une autre disposition du projet de loi qui exige qu'on agisse de cette manière?

[Text]

The Chairman: Is it the responsibility of the department to respond, or is it up to your research people to ferret it out for you? At any rate, I am not aware of the answer to your inquiry. Perhaps one of the experts—

Mr. Keyes: I believe you will find that there isn't.

The Chairman: Probably there isn't.

Some hon. members: Oh, oh.

Amendment negatived

The Chairman: We will now move on to amendment Lib-8.

Mr. Manley: Mr. Chairman, I move the amendment identified in our document book as L-8, which would create new clauses 5.1 and 5.2.

• 1625

If I might speak to this, the essence of this amendment is twofold: first of all, to create a register as a matter of record of persons who may have an interest in the outcome of applications for licensing under clauses 4 or 5 of the bill. A register would be established and maintained by the National Transportation Agency. Then when applications are made for licences to carry on the coastal trade on behalf of vessels that are not Canadian, those who have been registered under the provisions of clause 5.1 would be notified, and there would be a waiting period between the time of the application and the issuance of the licence by the minister.

We have had discussions with the government. Although we have proposed quite a long notice period in the amendment, we have indicated to the government that we would be more than prepared to accept a shorter waiting period. We believe the inevitable result of the continual granting of licences without the requirement for any waiting period will eliminate the presence of Canadian ships over a course of time.

We believe it should not be the policy of the Government of Canada to permit the gradual reduction and eventual elimination of Canadian ships functioning in the coastal trade in Canadian waters. The delay between the application and the grant of a licence essentially creates an economic vacuum into which Canadian ships can be drawn. The failure to create any such vacuum inevitably—not immediately, not next week, or next year—over the course of time will see the continual reduction of the number of Canadian vessels engaged in this trade.

Our view is very strongly that in the interest of maintaining a Canadian fleet in the coastal waters, some provision ought to be in existence to see that an economic necessity for Canadian vessels is maintained, and that is the reason for this amendment.

Mr. Richardson: I have to admit to being a little confused. Are you proposing two on the same clause? Are you are bringing them together?

Mr. Manley: There is one amendment, two clauses—clause 5.1 and clause 5.2. Clause 5.1 creates a register, which essentially is a voluntary way of ensuring that you are notified of any application.

[Translation]

Le président: Je me demande s'il appartient aux responsables du ministère de répondre à votre question ou à vos chercheurs de trouver eux-même la réponse? Quoi qu'il en soit, je ne connais pas la réponse. L'un des experts pourrait-il. .

M. Keyes: Vous verrez qu'il n'y a probablement pas d'autres dispositions de cette nature dans le projet de loi.

Le président: Probablement pas.

Des voix: Oh, oh.

L'amendement est rejeté

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement Lib-8.

M. Manley: Monsieur le président, je propose l'adoption de l'amendement L-8, visant à créer les nouveaux articles 5.1 et 5.2.

Si vous me permettez de donner des explications, cet amendement vise deux objectifs. Tout d'abord, il s'agirait de créer un registre des personnes estimant avoir un intérêt quelconque au résultat des demandes de licence formulées en vertu des articles 4 ou 5 du projet de loi. Ce registre serait créé et exploité par l'Office national des transports. Ainsi, si quelqu'un présentait une demande de licence pour faire du cabotage avec un navire étranger, les personnes figurant au registre en vertu de l'article 5.1 devraient en être informées, et une période de carence serait prévue entre le dépôt de la demande et la délivrance de la licence par le ministre.

Nous avons discuté de cette question avec les représentants du gouvernement. Bien que nous proposons dans l'amendement une période de carence assez longue, nous avons indiqué aux représentants du gouvernement que nous sommes tout à fait disposés à la raccourcir. À notre avis, si l'on octroie constamment des licences sans imposer cette période de carence, on aboutira inévitablement à éliminer les navires canadiens de ce secteur d'activité.

Nous ne croyons pas que le but du gouvernement du Canada soit de permettre l'élimination progressive des navires canadiens faisant du cabotage dans les eaux canadiennes. La période prévue entre le dépôt de la demande et l'octroi de la licence permettrait en quelque sorte de créer un vide économique susceptible d'attirer des navires canadiens. Si on n'agissait pas ainsi, il est inévitable, peut-être pas immédiatement, ni la semaine prochaine ou l'année prochaine, mais à terme, que le nombre de navires canadiens faisant ce type de cabotage aille en diminuant.

Nous sommes fermement convaincus, si l'objectif du gouvernement est de préserver l'exploitation d'une flotte canadienne de cabotage, qu'il faut prendre des dispositions pour garantir la viabilité économique des navires canadiens, et c'est précisément ce que vise cet amendement.

M. Richardson: Je comprends mal votre proposition. Proposez-vous deux amendements d'un coup?

M. Manley: Il n'y en a qu'un seul, comportant deux articles, 5.1 et 5.2. L'article 5.1 est destiné à créer le registre, c'est-à-dire à prévoir une méthode donnant aux intéressés la possibilité d'être informés quand une demande est présentée.

[Texte]

One of the things I am concerned about is that this system acts in a very informal way. I grant that people know each other and can pick up the phone and communicate very quickly and very readily between the agency, the shippers and the ship owners, and in some cases brokers.

Clause 5.1 ensures the public that the system is opened up; anyone having an interest can get on the register and ensure that they are notified when an application for a licence is obtained. Clause 5.2 creates the delay period, which is imposed upon the minister in issuing the licence. As I say, the force of our amendment is not the length of the delay, but that there be a delay to create that vacuum I refer to. Both provisions work together and I think are necessarily complementary.

Mr. Richardson: I understand now. We had the two and this one has now been extended, I guess, to include the previous one. Is that it?

• 1630

Mr. Manley: The early draft was superseded by this one.

Mr. Richardson: Okay. Let me just respond in the two cases.

I think you will find that we had testimony from witnesses before the committee with regard to the availability of data. I think within the shipping industry and the cargo industry that this material is pretty much available now. People know what ships are in Canadian waters. We know what capacity is available. I think that the NTA has a data base on Canadian ships. That's all available. We haven't perceived an abuse in the current system. This, it seems to me, would just add an unnecessary bureaucratic layer that we don't require. That's in response to one.

In response to the original amendment—that now becomes part two of this one—we also had this debate in front of the committee. We had some who were in favour of it. The shippers, particularly, were opposed to this as an unnecessary impediment and one that might stifle trade or direct that commerce to another mode if there was an unnecessary waiting period in their view. For that reason, Mr. Chairman, we would oppose the amendment.

Amendment L-8 negated

The Chairman: As a result of the vote on L-8, I'm now going back to Lib-5. In compliance with Beauchesne's 6th edition, citation 698(2), since the proposed amendment to clause 5—that is Lib-8—was not adopted, the proposed amendment Lib-5 is out of order.

Mr. Manley: L-2 the same.

Clause 5 agreed to on division.

The Chairman: We will now revisit clause 4. For the same reason as my ruling on Lib-5, so too Lib-2 is out of order. We move on to NDP-4.

[Traduction]

Ce qui me préoccupe, avec le système actuel, c'est qu'il est tout à fait informel. Certes, les gens se connaissent bien et ils peuvent se téléphoner pour se donner des renseignements, voire s'adresser directement à l'office, et cela vaut aussi bien pour les exploitants que pour les armateurs, voire pour les courtiers.

L'article 5.1 nous donnerait l'assurance que le système est complètement transparent. Quiconque serait intéressé par cette question pourrait s'inscrire au registre de façon à avoir l'assurance d'être informé lors du dépôt d'une demande de licence. L'article 5.2, quant à lui, vise à établir la période d'attente avant que le ministre n'octroie la licence. Comme je l'ai dit, le facteur important n'est pas la durée de la période d'attente, mais simplement qu'elle existe, pour créer le vide économique auquel je faisais allusion. Ces deux dispositions sont donc nécessairement complémentaires.

M. Richardson: Je comprends. Il y avait une version antérieure de cet amendement et, si je comprends bien, vous venez d'y ajouter un nouvel élément, n'est-ce pas?

M. Manley: La première version est remplacée par celle-ci.

M. Richardson: Très bien. Je vais donc vous répondre.

Vous savez que cette question de disponibilité des informations a été abordée par certains des témoins que nous avons entendus. Si j'ai bien compris, ces informations sont largement disponibles, à l'heure actuelle, dans l'industrie du transport maritime, qu'il s'agisse des passagers ou des marchandises. Les gens savent bien quels navires circulent dans les eaux canadiennes. De même, ils connaissent bien les capacités de l'industrie canadienne. Je crois d'ailleurs que l'Office national des transports dispose d'une base de données sur les navires canadiens. Finalement, personne ne nous a dit que le système actuel pose des problèmes. En conséquence, votre amendement me semble créer une nouvelle procédure bureaucratique tout à fait inutile. Voilà donc ma réponse à votre proposition.

En ce qui concerne maintenant la première version de cet amendement, qui est devenue la deuxième partie de celui-ci, elle a fait l'objet de discussions durant nos audiences. Certains témoins y étaient favorables, mais d'autres, notamment les transporteurs, s'y opposaient parce qu'ils y voyaient une entrave inutile à leur travail, risquant par ailleurs de restreindre leurs activités ou d'orienter une partie de leur clientèle vers un autre mode de transport non assujéti à une telle période d'attente. Voilà pourquoi nous nous opposons à l'amendement.

L'amendement L-8 est rejeté

Le président: À la suite du vote concernant l'amendement L-8, je reviens à l'amendement Lib-5. Conformément à la citation 698(2) de la 6^e édition de Beauchesne, je décide que l'amendement Lib-5 est irrecevable, étant donné que l'amendement Lib-8 à l'article 5 n'a pas été adopté.

M. Manley: Même chose pour L-2.

L'article 5 est adopté avec dissidence

Le président: Revenons maintenant à l'article 4. Comme dans le cas de l'amendement Lib-5, je déclare l'amendement Lib-2 irrecevable, pour les mêmes raisons. Nous passons donc à l'amendement NDP-4.

[Text]

Mr. Angus: That's inconsequential.

The Chairman: NDP-4 is withdrawn. NDP-5.

Mr. Angus: What about Lib-3?

The Chairman: Again, Mr. Angus, Lib-3 has been revised by deleting everything after paragraph (b).

Mr. Angus: Okay.

Mr. Manley: In view of the result with the previous amendment of the same nature on clause 3, we would withdraw this amendment.

The Chairman: This now puts us into NDP-5.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move that clause 4 of Bill C-33 be amended by striking out lines 42 to 46 at page 5 and substituting the following therefor:

gers by ship and the Agency has determined that no identical or similar adequate marine service is available from any person operating one or more Canadian ships;

• 1635

Mr. Chairman, the difference between the wording in the bill and this wording is the phrase "adequate marine service" in my amendment, compared to "regularly scheduled" in the bill itself. If you remember, the Canadian Passenger Vessel Association raised this matter and they argued that use of the phrase "identical or similar regularly scheduled service" appears to give a foreign vessel even more latitude for entering the Canadian coasting trade as it narrows the qualifying activities of competing Canadian vessels and thereby limits Canadian objection.

The use of the term "regularly scheduled" could be an open invitation for a foreign vessel owner to request to enter for the purposes of a charter which does not operate on a schedule. So this wording is designed to more adequately reflect, in my view, the intent of the legislation.

Mr. Richardson: Your real intent here, I take it, is for further clarification of the point. Is that it?

Mr. Angus: Yes. Well, also, "regularly scheduled" is a very real thing. We may have situations where a vessel comes in not as part of a scheduled service but as part of a one-time charter, and therefore becomes eligible to participate. So the use of "adequate marine service" gives the government a little bit more flexibility in terms of deciding what's appropriate.

Mr. Richardson: No, I accept that part of it. In terms of "regularly scheduled", I think we could probably delete those words and achieve the same end without taking too much out. I'm not sure of the procedure on that. Would that satisfy your concern without us having to oppose the motion? I would be prepared to delete "regularly scheduled" if that would solve your problem.

[Translation]

M. Angus: Il n'a plus de raison d'être.

Le président: L'amendement NPD-4 est retiré. NPD-5.

M. Angus: Qu'avez-vous fait de l'amendement Lib-3?

Le président: Comme je l'ai dit, monsieur Angus, cet amendement a été modifié par la suppression de toute la partie b).

M. Angus: Bien.

M. Manley: Étant donné le rejet de l'amendement précédent, de même nature, concernant l'article 3, nous retirons celui-ci.

Le président: Ce qui nous amène à l'amendement NPD-5.

M. Angus: Monsieur le président, je propose que l'article 4 du projet de loi C-33 soit modifié par substitution, à la ligne 46, page 5, de ce qui suit:

adéquat—identique ou comparable.

La différence entre le projet de loi et mon amendement, monsieur le président, est que l'amendement parle uniquement de «service adéquat», alors que le projet de loi parlait de «service régulier adéquat». Vous vous souviendrez que l'Association des propriétaires de navires passagers a prétendu que l'utilisation de l'expression «service régulier adéquat—identique ou comparable» semble donner aux navires étrangers encore plus de latitude pour faire du cabotage dans les eaux canadiennes, dans la mesure où elle restreint les activités de qualification des navires canadiens concurrents, ce qui a pour effet de limiter les objections canadiennes.

L'expression «service régulier» pourrait donc constituer une invitation générale adressée à tous les propriétaires de navires étrangers pour qu'ils demandent à offrir des services de transport nolisés ne fonctionnant pas dans le cadre d'un service régulier. Avec cet amendement, nous formulons de manière encore plus précise l'objectif du projet de loi.

M. Richardson: Si je comprends bien, vous voulez uniquement rendre le texte plus précis?

M. Angus: C'est cela. Le problème du «service régulier» est loin d'être théorique. Il peut y avoir des cas où un navire entre dans les eaux canadiennes non dans le cadre d'un service régulier, mais dans le cadre d'un service nolisé, cependant cela le rend admissible à participer. En parlant uniquement de «service adéquat», on donne un peu plus de latitude au gouvernement pour décider de la nature des services qui seraient appropriés.

M. Richardson: J'accepte cette partie de votre raisonnement, mais je crois qu'on pourrait probablement atteindre le même objectif en supprimant le mot «régulier» du projet de loi. Je ne sais pas comment il faudrait s'y prendre. Pourrions-nous le faire sans être obligés de nous opposer à votre amendement? Si cela peut vous donner satisfaction, je suis prêt à supprimer le mot «régulier».

[Texte]

Mr. Angus: Actually, if you do that it would read "or similar and adequate marine service is not available". You've got a grammatical problem as well. In effect, what I've done is deleted "regularly scheduled" and rephrased it in such a way for it to read better. So I really haven't added anything new. Really what I am deleting is "regularly scheduled and".

Mr. Richardson: The problem I get, Mr. Chairman, is that as we go through this we have developed wording throughout the piece, and now, for example, in paragraph 5.(b) we're dealing with virtually the same paragraph. I don't know that we need to. . . I'm trying to be helpful here in terms of allowing this, but I just don't have the time to be able to come to some kind of a compromise with it.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I appreciate Mr. Richardson's comment about paragraph 5.(b); obviously I slipped up by not having a consequential amendment for that. Maybe what I should do at this point is withdraw my amendment and I will submit the appropriate set of amendments around this particular clause and wording in report stage in the House. That will give the government time to look at the proposal and we can deal with it there.

Mr. Richardson: I think that's fine, and I would say at this point we are sympathetic to what you're trying to do here. So I don't have any difficulty with that. If that's agreeable to—

Mr. Angus: Mr. Chairman, I will withdraw my amendment.

Amendment withdrawn

• 1640

The Chairman: Okay, let's go with Lib-4. Mr. Manley.

Mr. Manley: The identical provision having been defeated with respect clause 3, I would withdraw this.

The Chairman: NDP-6.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I will move mine because I think it's sufficiently different from what Mr. Manley's was to at least be considered on its own merit.

I move that clause 4 of Bill C-33 be amended by striking out line 9 at page 6 and substituting the following therefor:

party are valid and in force

I move that clause 4 be further amended by striking out line 13 at page 6 and substituting the following therefor:

foreign ship; and

(f) the owners of the ship have provided sufficient guarantees that those persons hired to crew the ship in the coastal trade are or will be Canadians or landed immigrants and that all laws of Canada, including laws respecting labour standards and revenue, shall be obeyed.

Mr. Chairman, I think the amendment is self-explanatory. I don't think I have to elaborate.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, I am advised that the Canadian immigration law covers this matter, so it is not necessary to include it in this bill.

[Traduction]

M. Angus: Vous pourriez atteindre cet objectif en disant qu'aucun exploitant de navire canadien «n'offre un service adéquat et identique ou comparable». Dans le texte anglais, vous devriez résoudre un problème de grammaire. Quoi qu'il en soit, mon objectif est de supprimer le mot «régulier», et j'ai modifié la phrase pour qu'elle se lise plus facilement. Je n'y ai rien ajouté. J'ai simplement enlevé «régulier».

M. Richardson: Le problème, monsieur le président, c'est que d'autres dispositions du projet de loi reprennent la même expression. Je pense notamment à l'alinéa 5.b), où l'on retrouve quasiment le même paragraphe. Je ne sais pas s'il faut. . . Je ne veux pas créer de problèmes inutiles, car j'accepte l'objectif visé par l'amendement, mais je n'aurai pas le temps de trouver un compromis satisfaisant.

M. Angus: Je comprends bien ce que je dis M. Richardson au sujet de l'alinéa 5.b). J'ai manifestement fait une erreur en ne prévoyant pas d'amendement correspondant pour cet alinéa. Peut-être pourrais-je simplement retirer mon amendement et proposer de nouveaux amendements appropriés à l'étape du rapport devant la Chambre des communes? Cela donnera au gouvernement le temps d'examiner attentivement ma proposition, et nous pourrions régler le problème à ce moment-là.

M. Richardson: Cela me convient. Je dois dire que je suis très sensible à l'objectif que vous visez. Je n'ai aucune objection à votre proposition. Si cela vous convient. . .

M. Angus: Dans ce cas, monsieur le président, je retire mon amendement.

L'amendement est retiré

Le président: Passons maintenant à l'amendement Lib-4. Monsieur Manley.

M. Manley: Comme une proposition identique a été rejetée au sujet de l'article 3, je suis prêt à retirer cet amendement.

Le président: Nous passons donc à l'amendement NPD-6.

M. Angus: Je vais proposer mon amendement, monsieur le président, car je crois qu'il est assez différent de celui de M. Manley pour qu'on l'examine séparément.

Je propose que l'article 4 du projet de loi C-33 soit modifié par substitution, à la ligne 12, page 6, de ce qui suit:

législation canadienne applicable;

En ajoutant après la ligne 12, à la page 6, ce qui suit:

navires étrangers

f) le propriétaire du navire a donné des garanties que l'équipage du navire affecté au cabotage est ou sera composé de Canadiens ou d'immigrants reçus et qu'il fera observer toutes les lois du Canada, notamment les lois relatives aux normes de travail et aux salaires.

Je crois que l'amendement est parfaitement compréhensible, monsieur le président, et je n'ai rien à y ajouter.

M. Richardson: On me dit, monsieur le président, que cet amendement n'est pas nécessaire, car l'objectif visé est déjà atteint par l'application de la Loi sur l'immigration.

[Text]

Amendment negatived

Clause 4 agreed to on division

On clause 13—*Offence*

The Chairman: NDP-8.

Mr. Angus: Eight is consequential.

The Chairman: You are withdrawing NDP-8?

Mr. Angus: That is right, Mr. Chairman. I don't want it on my record that I have been ruled against.

The Chairman: Lib-9 is withdrawn.

Clause 13 agreed to on division

On clause 21—*Copies or extracts*

The Chairman: We move on to clause 21 on page 15.

• 1645

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move amendment NDP-9, that Bill C-33 be amended by adding immediately after line 14 at page 16 the following:

21.1 Where any Canadian ship engaging in the coasting trade is required to undergo refits or repairs other than emergency repairs, the master of the ship shall ensure that such refits or repairs are carried out in shipyards located within Canada.

Mr. Chairman, this is just very clearly making it very certain that any repair work or retrofit work goes to Canadian yards and can't be done offshore, whether it's in the United States or in Europe or Asia or South America. We want the jobs at home.

The Chairman: Thank you. I'm advised this amendment goes beyond the scope of the bill and therefore is out of order.

Mr. Angus: Mr. Chairman, could I ask you to advise which part of it is beyond the scope of the bill?

The Chairman: Yes. In the amendment you've requested that Canadian ships be required to undergo refits and repairs in shipyards located in Canada, and that introduces a new condition to the bill.

Mr. Angus: Interesting.

Clause 21 agreed to on division

On clause 22

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Mr. Chairman, I move amendment G-3. I would like to propose, on page 16, immediately after the heading "Consequential Amendments", just prior to line 15...

The Chairman: Excuse me, Mr. Wilson, which clause?

Mr. Wilson: Clause 22.

Mr. Richardson: We're proposing a new consequential amendment, Mr. Chairman, if it's confusing.

[Translation]

L'amendement est rejeté

L'article 4 est adopté avec dissidence

Article 13—*Infraction*

Le président: Nous en sommes à l'amendement NPD-8.

M. Angus: C'est un amendement corrélatif.

Le président: Vous le retirez?

M. Angus: C'est cela, monsieur le président. Je ne veux pas qu'on indique au procès-verbal que mon amendement a été jugé irrecevable.

Le président: L'amendement Lib-9 est retiré.

L'article 13 est adopté sur dissidence

Article 21—*Admissibilité en preuve des copies et extraits.*

Le président: Nous en sommes à l'article 21, page 15.

M. Angus: Monsieur le président, je propose l'amendement NPD-9, visant à modifier le projet de loi C-33 par insertion, après la ligne 10, page 16, de ce qui suit:

21.1 Dans le cas où un navire canadien qui se livre au cabotage a besoin de radoubs ou réparations, sauf des réparations d'urgence, le capitaine du navire veille à ce que ces radoubs ou réparations soient effectués dans un chantier maritime situé au Canada.

Il s'agit donc ici très simplement, monsieur le président, de garantir que toutes les activités de radoub ou de réparation seront exécutées dans un chantier maritime canadien et non à l'étranger, que ce soit aux États-Unis, en Europe, en Asie ou en Amérique du Sud. Bref, nous voulons garder les emplois correspondants au Canada.

Le président: Merci. On me signale que cet amendement est irrecevable, car il dépasse l'objet du projet de loi.

M. Angus: Puis-je vous demander, monsieur le président, de me dire en quoi?

Le président: Certainement. L'amendement exigerait que les navires canadiens soient tenus de faire exécuter leurs travaux de radoubs et de réparations dans des chantiers maritimes situés au Canada, ce qui reviendrait à introduire une nouvelle condition à la loi.

M. Angus: C'est intéressant.

L'article 21 est adopté avec dissidence

Article 22

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Monsieur le président, je propose l'amendement G-3 visant à insérer, après l'intertitre «Modifications corrélatives», page 16...

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur Wilson, de quel article parlez-vous?

M. Wilson: De l'article 22.

M. Richardson: Nous proposons une nouvelle modification corrélative, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Wilson: That's correct.

The Chairman: Yes, all right, fine.

Mr. Wilson: As follows: "R.S., c. 1 (2nd suppl.), Customs Act". Can I just move this as circulated among members?

The Chairman: Yes.

Mr. Manley: Mr. Chairman, is this in order?

Mr. Wilson: The reason, I think, if I recall correctly, is that it's to eliminate the existence of the ability to define the coasting trade in two acts.

Mr. Manley: I request a ruling as to whether this is in order, Mr. Chairman.

Mr. Wilson: Of course it's in order.

The Chairman: Mr. Manley, did you wish to speak to this?

Mr. Manley: I don't believe there are any other provisions of this bill that amend the Customs Act. I think this is beyond the scope of the bill.

The Chairman: Well, I spent a long time researching this, and I can advise you that Beauchesne's sixth edition, citation 698, paragraph (8), subparagraph (b), states—listen carefully—

An amendment may not amend sections from the original Act unless they are specifically being amended in a clause of the bill before the committee.

As Mr. Manley has pointed out, since the Customs Act is not being amended in a clause of Bill C-33, the amendment is out of order.

Clause 22 agreed to

• 1650

Clause 1 agreed to

The Chairman: Shall the title carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the bill as amended carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for your patience, your diligence, and your intelligence.

The committee is adjourned to the call of the chair.

[Traduction]

M. Wilson: C'est cela.

Le président: Très bien.

M. Wilson: Il s'agit d'ajouter: «L.R., ch. 1, (2 suppl.), Loi sur les douanes». Puis-je distribuer le texte aux membres du comité?

Le président: Oui.

M. Manley: Est-ce recevable, monsieur le président?

M. Wilson: Si je me souviens bien, monsieur le président, il s'agit ici d'éliminer la possibilité de définir le cabotage dans deux textes de loi différents.

M. Manley: Je vous demande de décider sur la recevabilité de cette proposition, monsieur le président.

M. Wilson: Il est évident qu'elle est recevable.

Le président: Voulez-vous en discuter, monsieur Manley?

M. Manley: Je ne crois pas qu'il y ait d'autres dispositions de ce projet de loi qui modifient la Loi sur les douanes. Je crois que cette proposition dépasse l'objet du projet de loi.

Le président: J'ai fait des recherches très attentives là-dessus et j'ai trouvé une référence appropriée, à la citation 698, paragraphe (8), alinéa b), qui précise qu'il est interdit au président du comité de recevoir un amendement

S'il vise à amender les articles de la Loi sur le projet modifié, à moins que les articles en question ne soient précisément visés par une disposition du projet de loi.

Comme l'a dit M. Manley, puisque la Loi sur les douanes n'est pas modifiée par une disposition du projet de loi C-33, l'amendement est irrecevable.

L'article 22 est adopté

L'article 1 est adopté

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le projet de loi tel que modifié est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi tel que modifié à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Messieurs, merci beaucoup de votre patience, de votre diligence et de votre intelligence.

La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

K1A 0S9

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Transport Canada:

Bruce Bowie, Director, Marine Policy;
Antoine Côté, Senior Advisor, Marine Policy and Programs;

Marc Gauthier, Legal Counsel.

TÉMOINS

De Transports Canada:

Bruce Bowie, directeur, Politique maritime;
Antoine Côté, conseiller principal, Politique et programmes
maritimes;

Marc Gauthier, conseiller juridique.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Tuesday, April 28, 1992

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 19

Le mardi 28 avril 1992

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on February 25, 1992, consideration of the competitiveness and viability of Canada's Ports

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement ainsi qu'en vertu de l'ordre adopté par le Comité en date du 25 février 1992, examen de la viabilité et la compétitivité des ports du Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Stan Keyes
Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Stan Keyes
Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 28, 1992
(32)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, and Geoff Wilson.

Acting Members present: Bill Blaikie for Iain Angus and Marcel R. Tremblay for Denis Pronovost.

Other Member present: Ron MacDonald.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From CN Rail: Cliff Carson, General Manager, Overseas/International Markets; Dave Todd, Vice-President, Government Affairs.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on February 25, 1992, consideration of the competitiveness and viability of Canada's Ports. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 25, 1992, Issue No. 12*).

Cliff Carson made statement and, with the other witness, answered questions.

On motion of Stan Keyes, it was agreed,

—“That the contract of David Cuthbertson, as consultant to the committee, be extended to March 31, 1993, at the terms and conditions set out in the draft contract filed with the Clerk of the Committee and,

—That this contract be retroactive to April 1, 1992”.

At 11:35 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 28 AVRIL 1992
(32)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 05, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes et Geoff Wilson.

Membres suppléants présents: Bill Blaikie remplace Iain Angus; Marcel R. Tremblay remplace Denis Pronovost.

Autre député présent: Ron MacDonald.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De Canadien National: Cliff Carson, directeur général, Marchés internationaux et d'outre-mer; Dave Todd, vice-président, Affaires gouvernementales.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement ainsi qu'à l'ordre qu'il a adopté le 25 février 1992, le Comité fait le point sur la viabilité et la compétitivité des ports du Canada (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 25 février 1992, fascicule n° 12*).

Cliff Carson fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Sur motion de Stan Keyes, il est convenu,

—Que le contrat de David Cuthbertson, consultant auprès du Comité, soit reconduit jusqu'au 31 mars 1993, aux conditions fixées dans le projet déposé au bureau du greffier, et

—Que l'exécution soit rétroactive au 1^{er} avril 1992.

À 11 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, April 28, 1992

• 1006

The Chairman: I will now call the meeting to order. The Standing Committee on Transport is considering the competitiveness and viability of Canada's ports.

We have with us this morning as witnesses, CN Rail and Mr. Cliff Carson, the General Manager of Overseas Operations.

Mr. Cliff Carson (General Manager, Overseas/International Markets, CN Rail): Overseas International.

The Chairman: I assume you have a brief that you intend to present to the committee on this issue. At the completion of your presentation, I'll call upon committee members for comments and questions. I'd ask you to proceed and perhaps you could introduce your colleague.

Mr. Carson: I think most people probably know Dave Todd, our Vice-President, located here in Ottawa.

I appreciate the opportunity to appear before you today and to participate in your examination of the competitiveness of Canadian ports. This is a topic of considerable importance to CN. Canada's ports are our partners and provide the link between the ocean and the inland transportation.

Much of CN's marketplace success is tied to the fortunes of the Canadian ports that we serve. The viability of our line between central Canada and Halifax, for example, depends greatly on the volume and profitability of the cargo we carry to and from the port of Halifax.

On the west coast—although much of the business is in bulk commodities such as grain, coal, potash and sulphur—import/export containers, quite encouragingly, continue to play a growing role in our future. So we share the desire of other members of the Canadian port community that our gateways are cost efficient, productive and fully able to meet their competition.

From a carrier point of view, it is in our best interests to encourage the long-haul handling of cargo from east and west coast ports to central Canadian and other domestic markets. This is far preferable to short-haul handling of cargo landed at U.S. ports and then handed over to us at gateways in central Canada.

We would also like to see more cargo destined to central U.S. markets being landed at Canadian ports and moved along Canadian rail routes for much of the way to destination. The entry of Canadian-bound cargo through U.S. ports is due in part to geography, market size and initiatives undertaken by various levels of government.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 28 avril 1992

Le président: La séance est ouverte. Le Comité permanent des transports étudie aujourd'hui la compétitivité et la viabilité des ports du Canada.

Le témoin que nous allons entendre ce matin est M. Cliff Carson, directeur général des Opérations d'outre-mer du Canadien National.

M. Cliff Carson (directeur général, Marchés internationaux et d'outre-mer, Canadien National): Des marchés internationaux et d'outre-mer.

Le président: Je crois savoir que vous avez un mémoire que vous comptez lire. À la fin de votre exposé, j'inviterai les membres du comité à vous poser des questions. Vous pourriez peut-être commencer par nous présenter votre collégue.

M. Carson: Je crois que la plupart d'entre vous connaissez Dave Todd, notre vice-président, qui est en poste ici à Ottawa.

Je suis heureux d'avoir aujourd'hui l'occasion de me présenter devant vous et de participer à votre étude sur la compétitivité des ports canadiens. Cette question revêt une importance considérable pour le CN, car les ports canadiens, qui assurent le lien entre les transports maritimes et terrestres, sont pour nous de véritables partenaires commerciaux.

La réussite du CN sur le marché des transports est liée à la prospérité des ports canadiens que nous desservons. Ainsi, la viabilité de notre ligne reliant le centre du Canada à Halifax dépend en grande partie du volume et de la rentabilité des expéditions que nous acheminons à destination et au départ de Halifax.

Et sur la côte ouest, bien que la plupart des marchandises soient acheminées sous forme de vrac—il s'agit de céréales, de charbon, de potasse et de soufre—les dessertes de conteneurs maritimes (import/export) continuent à jouer un rôle de plus en plus important pour notre avenir. Nous partageons le même souhait que la communauté portuaire canadienne de voir nos ports d'entrée devenir efficaces sur le plan des coûts, productifs et pleinement en mesure de faire face à la concurrence.

En tant que transporteur, nous avons tout intérêt à stimuler les transports sur longues distances au départ des côtes est et ouest, et à destination du centre du Canada et des autres marchés intérieurs. C'est un type de mouvement de beaucoup préférable aux transports sur courtes distances de marchandises qui arrivent dans les ports des États-Unis et que nous prenons ensuite en charge au point de passage du centre du Canada.

Nous aimerions aussi qu'un plus grand nombre d'envois destinés aux marchés du centre des États-Unis passent par les ports canadiens et empruntent les réseaux ferrés canadiens sur une longue portion de leur trajet avant de gagner leur destination finale. Le passage actuel des expéditions destinées au Canada par des ports américains s'explique en partie par le facteur géographique, par la dimension des marchés et par les mesures prises par différents paliers de gouvernement.

[Texte]

U.S. ports have a number a natural advantages just in terms of geography. Some of them are closer to major Canadian markets than our own ports. Los Angeles, for example, is closer to Toronto than Vancouver, and the distance between Halifax and Montreal is twice that between New York and Montreal.

The U.S. market is 10 times that found in Canada, and from a shipping line's perspective, Canadian ports are often viewed as discretionary. On the financial side, U.S. ports enjoy some attractive privilege.

They receive funding from their federal and state governments and are allowed to float bond issues to attract investment in port infrastructure. These benefits give them the resources and flexibility to offer incentives to the various shipping lines. One example is the \$25 on import containers and \$50 on export containers that the port of New York/New Jersey pays when inland rail transportation is involved.

The U.S. government also plays a direct role in attracting Canadian traffic by waiving the harbour maintenance fee normally charged on import and export containers when the cargo is destined for Canada.

Canadian railways face similar competitive challenges in relation to U.S. railroads. U.S. railroad competitiveness has risen considerably in recent years and a major reason is a more favourable tax regime.

Taxes have an impact in several areas of the transportation industry. They increase fuel, equipment, payroll and property costs and erode cost effectiveness or competitiveness. Higher taxes also reduce earnings, earnings much needed to pay for the capital required to invest in new and upgraded plant equipment. On average, Canadian railways pay some 54% more in taxes than U.S. railroads. Fuel taxes are about 43% higher and property taxes between 38% and 160% higher than in the United States. The taxes that affect the railways directly affect the competitiveness of our ports.

There have been requests for measures for addressing rail tax reform. The Halifax-Dartmouth Port Development Commission presented a brief to this committee in June 1990, and it dealt in part with this issue. The Canada Ports Corporation competitiveness study also indicated tax reform was a desirable competitive factor. A report in October of last year by the Montreal Roundtable on the Rail Industry also noted how the tax burden on the railways gives the U.S. an advantage. A similar study released in December 1991, the Roundtable on Transportation through the Greater Vancouver Gateway, requested government action on reforming railway taxation. It noted that this is an important

[Traduction]

Les ports américains jouissent d'un certain nombre d'avantages, ne serait-ce que par leur situation géographique. Certains d'entre eux se trouvent plus près des grands marchés canadiens que ne le sont nos propres ports. Los Angeles, par exemple, est plus proche de Toronto que ne l'est Vancouver. Et la distance entre Halifax et Montréal est exactement le double de celle qui sépare New York de Montréal.

Le marché des États-Unis est dix fois plus important que celui du Canada, et du point de vue de l'expéditeur, les ports canadiens revêtent une importance accessoire. Sur le plan financier, les ports américains jouissent aussi de privilèges enviables.

Ils bénéficient d'avantages financiers de la part de l'administration fédérale et des gouvernements des États, et ils sont autorisés à émettre des obligations pour attirer les investissements affectés à l'infrastructure portuaire. Ces avantages leur donnent des ressources et une souplesse qui leur permettent de faire des offres incitatives aux compagnies de navigation—comme le fait, par exemple, le port de New York-New Jersey qui effectue des remises de 25\$ sur les conteneurs entrants et de 50\$ sur les conteneurs sortants lorsque le transport par rail entre en jeu.

Le gouvernement américain intervient aussi directement parce qu'il attire le trafic canadien en abolissant les droits portuaires qui devraient normalement frapper les conteneurs entrants et sortants s'ils sont destinés au Canada.

Les chemins de fer canadiens font face à une même situation concurrentielle par rapport aux réseaux américains. La compétitivité de ces derniers s'est améliorée de façon notable au cours des dernières années en raison, surtout, d'un régime fiscal beaucoup plus favorable.

Les taxes sont une grande incidence sur plusieurs éléments du secteur des transports. Elles augmentent le coût du carburant, du matériel, de la charge salariale et de la gestion immobilière, et minent la compétitivité en matière de coûts. Des taxes élevées réduisent aussi les gains—des gains qui sont essentiels pour disposer des capitaux nécessaires au renouvellement et à l'amélioration des installations et des matériels. Les chemins de fer canadiens paient environ 54 p. 100 de taxes de plus que les réseaux américains. Ici, les taxes sur le carburant sont d'environ 43 p. 100 plus importantes, et les taxes foncières, de 38 à 160 p. 100 aux États-Unis. Les taxes qui frappent les chemins de fer nuisent directement à la compétitivité de nos ports.

• 1010

Des mesures portant sur une réforme des conditions fiscales imposées aux chemins de fer ont été réclamées à plusieurs reprises. La Halifax-Dartmouth Port Development Commission a présenté à ce comité, en juin 1990, un mémoire qui traitait en partie de cette question. L'étude de compétitivité menée par la Société canadienne des ports indique également qu'une réforme fiscale est souhaitable. Un rapport produit en octobre de l'année dernière par la Table de concertation sur l'industrie ferroviaire de Montréal fait également remarquer que le fardeau fiscal imposé aux chemins de fer confère un avantage aux États-Unis. Une étude comparable, publiée en décembre 1991, The

[Text]

determinant of the port's competitiveness. While this issue remains to be satisfactorily addressed, we understand that other action to boost our competitive position is indeed required, and we are taking action.

Among the things CN is doing to improve the competitiveness of Canadian ports is the operation of doublestack container trains. CN offers doublestack container service from both Halifax and Vancouver. We have worked co-operatively with the Port of Halifax and the Government of Nova Scotia in helping to accelerate the introduction of doublestack to the Port of Halifax. We initiated doublestack service from Vancouver, for Overseas Orient Container Lines, OOCL, in 1990. Shortly thereafter, a second service was put in for Evergreen Lines. Without this initiative, these lines would have left the Port of Vancouver and would now be using a U.S. port.

We have also negotiated a reduced crew agreement with one of our chief operating unions. This lowers our labour costs, helps us to become more competitive, and in turn assists our ports to be more competitive in attracting intermodal traffic.

Mr. Chairman, we are winning back Canadian traffic. A case in point is the recent decision by American President Lines, APL, to start shipping its Canadian-bound containers on our Vancouver doublestack service rather than routing them through Seattle/Tacoma. CN is committed to increase the flow of import-export traffic through Canadian ports. In the past few years, we have assigned some \$50 million to improve CN services in this specific market segment. CN has long advocated the need for all stakeholders in Canadian ports to work together.

Promotional visits by CN and Canadian port officials have been undertaken to reach out to prospective shipping lines and other customers to make them more aware of the services offered by Canada. Recent visits to the United States, Europe, and Asia by CN and port officials have been successful in raising the interest of shipping lines in these areas.

Governments at all levels have a key role to play in helping the port community "level the playing field". Policy-makers, for example, should examine Canada's taxation and regulatory environment and identify ways that may be hampering the evolution of a fully competitive transportation system.

[Translation]

Roundtable on Transportation through the Greater Vancouver Gateway, demande une initiative gouvernementale pour réformer la taxation des chemins de fer. Elle souligne que cette taxation est un élément important de la compétitivité de nos ports. En attendant que l'on se penche sérieusement sur cette question, nous prenons d'autres mesures pour améliorer notre compétitivité.

Parmi les initiatives prises par le CN pour améliorer la compétitivité des ports canadiens, on peut citer la mise en oeuvre de la technique du gerbage des conteneurs. Le CN exploite des trains de conteneurs gerbés qui desservent les ports de Halifax et de Vancouver. Nous avons travaillé en collaboration avec l'administration portuaire de Halifax et le gouvernement de Nouvelle-Ecosse afin d'activer la mise en oeuvre d'un service de conteneurs gerbés dans ce port. Nous avons instauré, en 1990, un service de conteneurs gerbés au départ de Vancouver pour la compagnie Overseas Orient Container Lines. Peu de temps après, un service semblable a été inauguré au profit de Evergreen Lines. Sans une telle initiative, ces compagnies maritimes auraient délaissé le port de Vancouver au profit de ports américains.

Nous avons par ailleurs négocié une entente portant sur les équipes de train réduites avec l'un de nos principaux syndicats. Cette réduction permet d'abaisser nos coûts de main-d'oeuvre et d'accroître notre compétitivité. Elle aide par le fait même nos ports à devenir plus concurrentiels et à attirer le trafic international.

Monsieur le président, nous sommes en train de reconquérir une part du marché canadien. Je citerai l'exemple de la décision, récemment prise par American President Lines, d'expédier ses conteneurs destinés au Canada au moyen de notre desserte de conteneurs gerbés partant de Vancouver, au lieu de passer par Seattle et Tacoma. Le CN est déterminé à augmenter le trafic de conteneurs maritimes (import-export) passant par les ports canadiens; au cours des dernières années, nous avons affecté quelque 50 millions de dollars à l'amélioration des services du CN dans ce secteur. Le CN proclame depuis longtemps la nécessité pour tous les intervenants du secteur portuaire canadien d'unir leurs efforts.

Des représentants officiels du CN et des administrations portuaires canadiennes ont effectué des visites de prospection auprès de compagnies maritimes et d'autres clients pour les mettre au courant des services offerts par le Canada. Parallèlement, d'autres visites rendues par des représentants officiels de ces mêmes organismes aux Etats-Unis, en Europe et en Asie ont réussi à susciter l'intérêt des sociétés maritimes.

Les gouvernements de tous les niveaux ont un rôle déterminant à jouer pour aider les ports à «uniformiser les règles du jeu». Par exemple, les décideurs politiques devraient examiner les structures de taxation et de réglementation qui s'appliquent au Canada et voir comment elles font obstacle à une évolution vers un système de transport pleinement compétitif.

[Texte]

Those of us working in the transportation industry can collaborate and strengthen our competitive position by creating the computer and operating systems that will get traffic moving through Canadian ports. Mr. Chairman, those are the general comments I wanted to make and I indeed hope that they will contribute to our discussion. Thank you.

• 1015

The Chairman: Thank you.

Mr. Keyes (Hamilton West): Mr. Carson and Mr. Todd, thank you for joining our committee this morning. I appreciate your address to us.

I want to do a little research while we have you on the spot—a few questions just to set the stage for any questions to come your way. Can you give me any numbers as far as movement of containers or per tonne—we're talking about containers landing at Halifax—as compared to our American neighbour and the port to the south?

Mr. Carson: We handle about 160,000 TEUs through the port of Halifax.

Mr. Keyes: What?

Mr. Carson: Sorry—twenty-foot equivalent units. The Port of New York handles about 1.2 million to 1.5 million TEUs. On the west coast, there are about 360,000 TEUs going through the Port of Vancouver. Both Seattle and Tacoma each handle over 1 million TEUs a year. I don't remember what the figures for Los Angeles and Oakland are at this point, but it is several million.

Mr. Keyes: When you say 160,000 on the east coast as compared to 1.2 million to 1.5 million in New York, has CN ever thought about how much of that 1.2 million or 1.5 million has actually been lost by Canada—not business that could be gained, but lost?

Mr. Carson: Not a lot of business has been lost through the Port of Halifax, notwithstanding the fact that they are facing a reduction in volume of about 20% to 30% this year. The major traffic shift from the Port of Halifax has been to the Port of Montreal, not to U.S. ports.

There has indeed been some traffic shifted to container lines. Columbus Lines and PACE, or Blue Star PACE as it's now called, have decided to call at the Port of Philadelphia. They come up through the Panama Canal and up the east coast of the United States. They felt it was in their interest to stop at the Port of Philadelphia rather than coming up to Halifax, because it's another five days shipping time. It was purely an economic decision.

The volumes were not excessive for those two lines. The other two categories of lines that have left are Asian Lines, which have decided to call at the west coast of North America and land bridge their traffic over to the east coast, rather than using the old water service, which goes up the east coast of the United States and Canada.

[Traduction]

Ceux qui parmi nous travaillent dans le secteur du transport peuvent collaborer, et raffermir notre position concurrentielle en créant des réseaux informatiques et d'exploitation qui permettront au trafic de passer par les ports canadiens. Monsieur le président, c'étaient là les observations que je souhaitais faire. J'espère qu'elles apporteront une contribution à notre discussion. Merci.

Le président: Je vous remercie.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur Carson et monsieur Todd, je vous remercie d'être venus ce matin. J'ai aimé ce que j'ai entendu.

J'aimerais profiter de votre présence pour vous poser quelques questions—et ces quelques questions ouvriront la voie aux autres questions que nous pourrions vous poser. Avez-vous des statistiques sur le mouvement des conteneurs ou par tonne—je pense aux conteneurs entrant au port de Halifax—qui nous permettraient d'établir une comparaison avec les ports américains?

M. Carson: Le port de Halifax reçoit environ 160,000 UEC.

M. Keyes: Pardon?

M. Carson: Excusez moi—je parle d'unités équivalentes de conteneur. Le port de New York reçoit entre 1,2 million et 1,5 million d'UEC. Sur la côte ouest, environ 360,000 UEC transitent par le port de Vancouver. Seattle et Tacoma traitent tous deux plus d'un million d'UEC par année. Je ne me rappelle pas les données pour Los Angeles et Oakland, mais je sais qu'il s'agit de plusieurs millions d'UEC.

M. Keyes: Quand vous dites 160,000 pour la côte est comparativement à entre 1,2 million et 1,5 million à New York, le CN sait-il la part de ce trafic que le Canada a perdu—je ne parle pas du trafic qu'il pourrait gagner, mais de celui qu'il a perdu?

M. Carson: Le port de Halifax n'a pas perdu beaucoup de trafic, même s'il prévoit une réduction de volume d'environ 20 p. 100 à 30 p. 100 pour cette année. Le trafic du port de Halifax s'est surtout reporté sur le port de Montréal et non les ports américains.

Halifax a en effet perdu quelques transporteurs de conteneurs. La Columbus Lines and PACE, ou Blue Star PACE comme on l'appelle maintenant, a décidé de faire escale au port de Philadelphie. Ce transporteur passe par le canal de Panama et remonte la côte est des États-Unis. La compagnie a jugé qu'il valait mieux de s'arrêter au port de Philadelphie plutôt que de venir à Halifax, parce qu'elle pouvait ainsi gagner cinq jours. C'était une décision purement économique.

Le volume que nous avons perdu avec ces deux transporteurs n'était pas considérable. Nous avons perdu deux autres catégories de transporteurs, dont Asian Lines, qui a décidé de s'arrêter à la côte ouest de l'Amérique du Nord et de faire transiter ses marchandises par voie terrestre jusqu'à la côte est, plutôt que de conserver l'itinéraire de navigation traditionnel, qui suit la côte est des États-Unis et du Canada.

[Text]

The final category involves a few lines—Italian Line, Evergreen and CGM—which have consolidated their Mediterranean service, and as a result have taken ships out of service and have reduced the number of ports of call. Those are the categories of lines and the reasons for some of the traffic leaving the Port of Halifax, but by far the biggest amount of traffic that left the Port of Halifax has gone to the Port of Montreal.

In comparative terms, there is not a lot of traffic coming through the east coast of the United States that is destined for Canada. There is through Seattle and Tacoma, however.

Mr. Keyes: What was CN's total revenue through the Port of Halifax last year?

Mr. Carson: I'm afraid I don't remember the total revenue figure.

Mr. David Todd (Vice-President, CN Rail): That's something we could get for you.

Mr. Carson: Certainly, but I don't remember it offhand.

Mr. Keyes: Perhaps Mr. Carson can forward that to our committee, and then you could tell us how much of that revenue was container traffic generated.

• 1020

How much does government subsidization come into play with CN on the east coast route—Halifax-Moncton, Halifax-Montreal?

Mr. Carson: I mentioned in my opening remarks that the Port of New York/New Jersey has a program in place that subsidizes the containers going through that port that are handled by rail, and I believe it's 250 miles beyond, \$25 per import and \$50 per export. That's a direct cash incentive to use that port.

In addition, the works along the seaboard by the Corps of Engineers has cost many, many millions of dollars, and that cost has not been recovered through the port infrastructure. Indeed I mentioned in the report the taxation issue, and I mentioned a list of reports with the details. We are competing with lines such as Conrail or Norfolk Southern or indeed CP through the east coast U.S. ports. It's substantial.

Mr. Keyes: But the subsidization of Halifax-Moncton, Halifax-Montreal, we're talking the same. . . There's no shift in that circle; it's just the 250 mile circle around Halifax. Is that what you're saying? I'm sorry, I'm a little confused here.

Mr. Carson: I'm not sure I understand your question either, sir.

Mr. Keyes: I'm talking about Canada's subsidization for CN.

Mr. Carson: In the import-export container business the only assistance I'm aware of is the agreement with the Province of Nova Scotia to assist in the doublestack cores, unless I'm missing something and I don't think I am. That has been very significant in allowing us to accelerate the introduction of doublestack on the east coast.

[Translation]

La dernière catégorie comprend quelques transporteurs—Italian Line, Evergreen, et CGM—qui ont regroupé leur service méditerranéen, et en conséquence, ont réduit leur flotte et le nombre de ports d'escale. Telles sont les catégories de transporteurs que nous avons perdus et l'explication d'une partie de la perte d'activités du port de Halifax, mais l'essentiel des pertes a été dû au report du trafic sur le port de Montréal.

Par comparaison, il n'y a pas beaucoup de trafic sur la côte est des États-Unis à destination du Canada. Par contre, beaucoup de marchandises passent par Seattle et Tacoma.

M. Keyes: À combien se chiffraient les recettes totales du Canadien National pour le port de Halifax l'an dernier?

M. Carson: Je crains de l'avoir oublié.

M. David Todd (vice-président, Canadien National): Nous pouvons obtenir ce chiffre et vous le transmettre.

M. Carson: Absolument, mais je ne m'en souviens pas comme ça.

M. Keyes: M. Carson pourra transmettre ce renseignement au comité, et il pourra nous dire aussi la part du trafic conteneurs dans ces recettes.

Dans quelle mesure les subventions gouvernementales interviennent-elles dans le circuit du Canadien National sur la côte est: Halifax-Moncton, Halifax-Montréal?

M. Carson: J'ai dit dans mon exposé que le port de New York-New Jersey effectue des remises de 25\$ sur les conteneurs entrants et de 50\$ sur les conteneurs sortants lorsque le transport par rail entre en jeu, si la distance est de plus de 250 milles je crois. C'est une incitation directe à utiliser ce port.

En outre, les travaux effectués le long du littoral par le Service du Génie ont coûté des millions de dollars, et l'infrastructure portuaire n'a pas eu à éponger ces coûts. J'ai en fait signalé dans mon exposé la question de la fiscalité, et je vous ai mentionné une liste de rapports qui contiennent les détails voulus. Nous faisons concurrence à des transporteurs comme la Conrail ou la Norfolk Southern ou même le CP sur la côte est des États-Unis. C'est considérable.

M. Keyes: Mais les subventions aux lignes Halifax-Moncton, Halifax-Montréal, nous parlons des mêmes choses. . . il n'y a pas eu de déplacement dans ce périmètre; il s'agit seulement du cercle de 250 milles autour de Halifax. C'est bien ce que vous dites? Désolé, je ne vous suis plus tellement.

M. Carson: Je ne suis pas bien sûr de comprendre votre question non plus, monsieur.

M. Keyes: Je parle des subventions gouvernementales au Canadien National.

M. Carson: Dans le domaine des conteneurs destinés à l'importation et à l'exportation, la seule aide gouvernementale dont nous bénéficions à ma connaissance est celle que nous recevons de la province de Nouvelle-Écosse pour le gerbage des conteneurs, à moins que j'aie oublié quelque chose et cela me surprendrait. Cette entente a facilité considérablement l'instauration du service de conteneurs gerbés sur la côte est.

[Texte]

Mr. Keyes: The Government of Nova Scotia gave you some \$13 million for the doublestack cars. What federal support has come your way? What sum of money?

Mr. Carson: None that I'm aware of.

Mr. Keyes: Specifically, as far as federal government support to help Halifax maintain its international market share of North American container traffic, are there any specifics that CN can give us as to what you might require, aside from the obvious, the tax cut on fuel or property?

Mr. Carson: The obvious is pretty significant in terms of the overall cost of doing business through the Port of Halifax. That's an essential first step that must be taken by both levels of government, the federal and the provincial. I would like to note for the record that the province of Nova Scotia is the only province that does not apply the diesel fuel tax. But the other provinces, which we pass through to get into central Canadian markets, indeed do.

Mr. Keyes: As for the Halifax-Moncton part of the line, has CN ever considered closing it and shipping the containers by truck and loading them onto rail cars at the centre of Moncton?

Mr. Carson: That has never been considered, and quite frankly I can't see how it would be economically viable at all.

Mr. Keyes: It wouldn't be cheaper to do this?

Mr. Carson: No.

Mr. Keyes: Is it not fair to say that if CN doesn't have substantial container traffic to move from Halifax to Montreal, then that line cannot be profitable?

• 1025

Mr. Carson: Without question. In my opening statement I said that the profitability and viability of our line between Halifax and Montreal is largely dependent upon the import-export container business.

Mr. Keyes: I'd like to switch gears here a little bit. Maybe I can supplement this with a final question. You've outlined the measures that have been addressed in the different reports that have come our way, the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, etc. Do you have any real hope for further tax relief coming your way either now or in the near future from this government or any government?

Mr. Carson: If the Canadian route is going to be viable in the long term, then all the stakeholders have to come to the table and contribute to make sure it is fully competitive. That includes the levels of government. I'm an optimist.

Mr. Blaikie (Winnipeg Transcona): Mr. Angus couldn't be here today because he's busy dealing with the transportation bill in the House. So here I am. I have returned to the transport committee after some years of absence.

I'd just like to say that I agree with the railways with respect to the whole question of field taxes. Something should be done about this situation and the sooner the better. I think it has to be seen as an environmental issue. The

[Traduction]

M. Keyes: Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse vous a donné près de 13 millions de dollars pour les conteneurs gerbés. Combien avez-vous reçu du gouvernement fédéral? Combien d'argent?

M. Carson: À ma connaissance, pas un sou.

M. Keyes: Plus précisément, en matière d'aide du gouvernement fédéral au port de Halifax pour lui permettre de conserver sa part du trafic conteneurs nord-américain, le Canadien National peut-il nous dire de quoi il a besoin au juste, indépendamment des avantages évidents comme la réduction de la taxe sur les carburants ou sur l'immobilier?

M. Carson: Ces avantages évidents réduiraient de beaucoup les frais de transit par le port de Halifax. C'est la première mesure essentielle que doivent prendre les deux paliers du gouvernement, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. Je tiens à souligner pour mémoire que la province de Nouvelle-Écosse est la seule qui ne prélève pas la taxe sur le gazole. Mais les autres provinces que nous traversons pour rejoindre les marchés du Canada central l'appliquent.

M. Keyes: Pour ce qui est de la partie Halifax-Moncton du réseau, le Canadien National a-t-il déjà envisagé de la fermer et d'expédier les conteneurs par camion pour les charger sur des wagons à la gare de Moncton?

M. Carson: Cela n'a jamais été envisagé, et bien franchement, je ne vois pas comment cela pourrait être viable sur le plan économique.

M. Keyes: Ce ne serait pas plus économique?

M. Carson: Non.

M. Keyes: A-t-on raison de dire que la ligne Halifax-Montréal ne saura être profitable si le Canadien National ne dispose pas du trafic conteneurs voulu?

M. Carson: Sans aucun doute. Dans ma déclaration liminaire, j'ai dit que la rentabilité et la viabilité de notre ligne Halifax-Montréal reposait en grande partie sur le trafic de conteneurs import-export.

M. Keyes: Changeons un peu de sujet. Vous avez mentionné les mesures proposées dans les divers rapports que nous avons eus sous les yeux, comme celui de la Halifax-Dartmouth Port Development Commission. Espérez-vous vraiment obtenir, maintenant ou prochainement, de nouveaux allègements fiscaux du gouvernement au fédéral ou des provinces?

M. Carson: Pour que le chemin de fer canadien soit rentable à long terme, il faut que tous les intervenants se concertent pour assurer sa compétitivité. Les deux niveaux de gouvernements doivent participer à ces discussions. Je suis optimiste de nature.

M. Blaikie (Winnipeg Transcona): M. Angus n'a pas pu venir aujourd'hui parce qu'il doit s'occuper du projet de loi sur les transports à la Chambre. Je suis donc venu le remplacer. Je reviens au Comité des transports après plusieurs années d'absence.

Je dirais simplement que je partage l'opinion des compagnies de chemins de fer au sujet de la fiscalité. Il faudrait faire quelque chose pour remédier à la situation et le plus tôt sera le mieux. En fait, il faudrait présenter la

[Text]

railway should take every opportunity to present it as such. I've made this case before to CN both publicly and privately that you need to promote the use of railways, not just in your own institutional self-interest, but as an environmentally superior way of moving goods. If you were to do that you might find a level of public support significantly higher than you have now. It's not that you don't have public support, but it would give a whole new dimension to appreciation of your case. I just find that the railways seem very reluctant to move into that dimension of self promotion. That is going to have to happen if you're going to be successful, for instance, in getting some of these taxes down.

There are many people, including my own party, who advocate the use of the tax system to discourage, on the one hand, environmentally negative ways of doing things, and to encourage, on the other hand, things that are environmentally superior. There is no difference made in the tax regime, vis-à-vis railways, not to mention the fact that of course a tax was devised in the first place to pay for roads. These are the kinds of arguments you should be making. I don't understand why you aren't making them more often. You say all the stakeholders need to work together, but they are not just the people who run the ports and railways. The stakeholders include everybody.

There is a rather hare-brained suggestion to truck stuff from Halifax to Moncton and then put it on the railway. If that were to take place, it wouldn't just be a problem for the already bad highway situation in New Brunswick and the Maritimes. People are being killed left, right and centre because of an inordinate amount of traffic on the highways.

The Chairman: No preference when it comes to politics; right and centre is correct.

Mr. Blaikie: It would also be a bad environmental move. I'm just urging you to make that argument more often. I look through your brief and it's not there. It's the kind of argument that should be made every time you sit down in front of an audience, whether it's parliamentary or otherwise.

I do have some questions, though, and they have to do with page 3 of your brief, right at the bottom where you say:

Among the things CN is doing to improve the competitiveness of Canadian ports is the operation of doublestack container trains.

Is this the same thing as the piggyback, five-car things, which are fixed together and can take containers? Is that what we are talking about here?

• 1030

Mr. Carson: Yes, they are. They are five-pack cars that can handle import-export containers.

Mr. Blaikie: CN is building some of those piggybacks in my riding. They are not building all the piggybacks that they use in the riding. There is a concern that what CN is building, in terms of its own piggyback rolling stock, is only a

[Translation]

question du point de vue écologique. Les chemins de fer ne devraient pas rater une occasion de la présenter sous cet angle. J'ai déjà fait valoir au CN, publiquement et privément, qu'il devait promouvoir l'utilisation des chemins de fer, pas seulement dans son propre intérêt, mais en tant que moyen plus écologique de transporter les marchandises. Cela vous permettrait de mieux gagner l'appui du public. Cet appui existe déjà, mais vous auriez ainsi de nouveaux arguments pour faire valoir votre cause. Les chemins de fer me semblent très hésitants à se lancer dans cette voie. Vous devrez pourtant le faire si vous voulez obtenir certains allègements fiscaux, par exemple.

Bien des gens, y compris dans mon propre parti, préconisent le recours à la fiscalité pour faire obstacle aux procédés nuisibles pour l'environnement et pour favoriser les méthodes plus écologiques. La fiscalité ne fait aucune distinction en faveur des chemins de fer et n'oublions pas qu'au départ une taxe avait été instaurée pour financer le réseau routier. Voilà le genre d'argument que vous devriez invoquer. Je ne vois pas pourquoi vous ne le faites pas plus souvent. Vous dites que tous les intervenants doivent conjuguer leurs efforts, mais il ne s'agit pas seulement des administrateurs des ports et des chemins de fer. Cela intéresse tout le monde.

On parle de transporter des marchandises par camions de Halifax à Moncton et de les charger ensuite sur des wagons de chemins de fer. Si l'on donnait suite à ce projet débile, la circulation routière, qui est déjà très difficile au Nouveau-Brunswick et dans les Maritimes, ne ferait qu'empirer. Les accidents se multiplient déjà, à gauche et à droite, à cause de l'engorgement des routes.

Le président: En politique, on ne fait pas de préférence; mieux vaut choisir la droite et le centre.

M. Blaikie: Ces décisions auraient également des conséquences écologiques. Je vous exhorte à faire valoir plus souvent cet argument. Je ne l'ai pas trouvé dans votre mémoire. Vous devriez faire valoir la dimension écologique du problème chaque fois que vous prenez la parole devant un auditoire, que ce soit au Parlement ou ailleurs.

J'ai cependant quelques questions à vous poser au sujet de la page 3 de votre mémoire où vous dites, au bas de la page:

Parmi les initiatives prises par le CN pour améliorer la compétitivité des ports canadiens, on peut citer la mise en oeuvre de la technique du gerbage des conteneurs.

Est-ce la même chose que les wagons rail-route, reliés par groupe de cinq, qui peuvent transporter des conteneurs? C'est bien ce dont vous parlez?

M. Carson: Oui. Il s'agit de wagons five-pak qui peuvent transporter des conteneurs import-export.

M. Blaikie: Le CN est en train de construire certains de ces wagons rail-route dans ma circonscription. Mais il ne construit pas tous ceux dont il se sert. Il semble bien que son propre matériel roulant ne représente qu'une faible

[Texte]

small percentage of the cars that are actually being used. What is the extent of CN's use of foreign-owned rolling stock when it comes to these kinds of cars? I have had a number of guys who work for the railway report to me that there is a lot of foreign-owned piggyback rolling stock making up the trains these days. Do you have that figure? Could you get it for me?

Mr. Todd: Foreign owned or foreign built?

Mr. Blaikie: Well, foreign owned. If they are foreign owned, they are probably foreign built, but not necessarily so. It is not the first time I have raised this here. Years ago I was concerned about the rent-a-box cars. Every time trains went by I would say there go jobs in Transcona, there go more jobs in Transcona, and there go more jobs in Transcona. We may be seeing a similar thing now, not with the renting, but with the use of foreign-owned rolling stock. I wouldn't want a breakdown of what is being used and to what extent.

Mr. Carson: Let me elaborate, if I may. The prevalent car in the United States has been what they call the articulated five-pack. Indeed, as you said, they are all tied together. They share these steel wheels in between the platforms. Unfortunately, that car, because it shares the steel wheels, has a very low carrying capacity on the platform. Canadian National, approximately two or maybe three years ago now, put together a new design of what we call a stand alone five-pack, and those are the cars that are being built in your riding.

By having two sets of steel wheels at the junction point between the platform and what they call a solid drawbar, so there is no coupler between the points and therefore no slack action on the train, we can get the carrying capacity up to about 170,000 pounds. Those are the cars that we feel best suit the Canadian marketplace, for a number of reasons. One of the major reasons is that our export commodities tend to be very heavy, when you get into your newsprint for instance.

When you start doublestacking those containers, you very quickly weigh out the platform. You can't get the economics of doublestack.

That by far is the predominant car type in the United States. It is true that we have been, through our relationship with Trailertrain—a leasing company in the United States owned by the various railroads—using five-packs built in the U.S. to get the doublestack service in place. They are being turned out as quickly as possible with the stand alone cars.

Trailertrain has just started producing, or leasing, some of the stand alone cars on their own. We indeed have gone after that to be able to accelerate the introduction of doublestack on both coasts.

I don't have the percentage at the moment, but we can certainly supply that for you.

[Traduction]

proportion des wagons qu'il utilise. Dans quelle mesure le CN se sert-il de matériel roulant étranger? Plusieurs cheminots m'ont dit qu'à l'heure actuelle les trains étaient constitués en grande partie de matériel roulant rail-route étranger. Avez-vous des chiffres précis à me donner? Pourriez-vous les obtenir?

M. Todd: Parlez-vous de matériel appartenant à des compagnies étrangères ou construit à l'étranger?

M. Blaikie: Appartenant à des compagnies étrangères. Si c'est le cas, il a sans doute été aussi construit à l'étranger, mais pas nécessairement. Ce n'est pas la première fois que je soulève la question. Il y a plusieurs années, je me suis inquiété au sujet des wagons loués. Chaque fois que je voyais passer des trains je me disais voilà des emplois perdus pour Transcona. Nous assistons peut-être au même phénomène actuellement, cette fois à cause de l'utilisation de matériel roulant étranger. J'aimerais bien obtenir des chiffres précis à cet égard.

M. Carson: Permettez-moi de vous expliquer la situation. Le type de wagon le plus utilisé aux États-Unis est ce que l'on appelle le wagon articulé five-pak. Comme vous l'avez dit, les cinq wagons sont reliés ensemble. Les plates-formes s'articulent sur des essieux communs. Malheureusement, cela limite énormément la capacité de la plate-forme. Il y a deux ou trois ans, le Canadien National a conçu un nouveau modèle que nous appelons le five-pak autonome et qui est construit dans votre circonscription.

Avec deux essieux au point de jonction entre la plate-forme, et ce qu'on appelle une barre de traction rigide, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'attelage et donc pas de jeu au niveau des attelages, on peut porter la capacité à environ 170,000 livres. À notre avis, ces wagons sont ceux qui se prêtent le mieux au marché canadien, pour plusieurs raisons et surtout le fait que nos marchandises d'exportations sont généralement très lourdes, par exemple dans le cas du papier journal.

Si vous gerbez les conteneurs, la plate-forme est très rapidement surchargée. Vous ne pouvez donc pas bénéficier des avantages du gerbage.

C'est, de loin, le type de wagon le plus utilisé aux États-Unis. Il est vrai que nous nous sommes servis de five-pak construit aux États-Unis, que nous avons loué à Trailertrain, une compagnie de louage américaine appartenant à plusieurs compagnies ferroviaires, pour mettre en place notre service de conteneurs gerbés. Nous les remplaçons le plus rapidement possible par nos wagons autonomes.

Trailertrain vient de commencer à fabriquer ou à louer certains wagons autonomes. Nous y avons eu recours de façon à pouvoir accélérer la mise en place du service de conteneurs gerbés sur la côte ouest et dans les Maritimes.

Je n'ai pas de pourcentage précis à vous fournir pour le moment, mais nous pouvons certainement vous communiquer ces chiffres.

[Text]

Mr. Blaikie: If you could get that I would appreciate it. Maybe you could tell us what your goal is in terms of the mix up of the fleet. Do you intend at some point to have 90% of these as your own or 100% or 50%? Or do you expect to always lease a certain significant percentage from the American-owned companies? That sort of thing would be helpful to know.

Mr. Carson: We will always be leasing a certain percentage of cars so that we can adjust to the volumes. We are trying very hard to make sure that we have the right cost balance, in terms of what cars we go after. Whether they are leased from Canadian or American companies. . . Our preference would be Canadian, but I don't believe there are any.

• 1035

Trailertrain is a very large leasing company with a huge fleet of cars. As we start trying to tap into the north-south business, indeed, it makes some sense for us to try to use some of those leased cars.

Mr. Blaikie: Why do you think it is that Canadian railways are allowed to take a beating like this without much happening at a government-to-government level? Deregulation is supposed to be a sort of ideological equivalent of free trade in transportation, but this isn't that in the sense that there doesn't seem to be any remedy that can be sought or even thought of.

It seems we're at the mercy of whatever American states or federal governments decide to do for their railways. We just have to kind of live with it or match it.

What overall strategy do the railways have? You're free to act like a private corporation sometimes in ways that I don't exactly appreciate. Nevertheless, with you and CPR and other stakeholders it's not just a matter of reducing the tax burden. It seems to me it's a question of having a national transportation policy that isn't a transportation policy committed to the erosion of rail traffic by neglect.

I go back to the environmental thing of saying, we want to use this particular mode of transportation and we want to use it more, for the following good reasons.

What are the railways doing together? I see a representative from the CPR here. I've talked to him about this. They could get the government moving and the people saying, this is the kind of transportation system we want; we don't want to have to spend the rest of our lives ducking in and out of trucks on the highway that are starting to look more like trains. This isn't good for traffic safety, it isn't good for the environment, it isn't good for the roads, it isn't good for the provinces, it isn't good for anybody, except maybe the odd trucking company. It's a form of insanity.

The Chairman: We're talking about transportation, here, Mr. Blaikie, not politics.

Mr. Blaikie: If you think competition is separate from politics, you've got a lot to learn.

[Translation]

M. Blaikie: Je vous en serais reconnaissant. Peut-être pourriez-vous dire quel est votre objectif pour la composition de votre matériel roulant. Avez-vous l'intention d'en posséder 90 p. 100, 100 p. 100 ou 50 p. 100? Vous attendez-vous à louer en permanence un pourcentage important de matériel à des compagnies américaines? Il serait utile de le savoir.

M. Carson: Nous allons toujours louer un certain pourcentage de nos wagons afin de pouvoir satisfaire à la demande. Nous n'épargnons aucun effort pour obtenir des wagons aux meilleurs prix. Quant à savoir si nous les louons à des compagnies canadiennes ou américaines. . . Nous préférierions faire affaires avec des compagnies canadiennes, mais je ne pense pas qu'il y en ait une seule.

Trailertrain est une très grosse compagnie de louage qui possède une quantité énorme de wagons. Comme nous essayons de nous tailler un créneau sur le marché Nord-Sud, il est logique que nous utilisions certains de ces wagons.

M. Blaikie: À votre avis, pourquoi le gouvernement laisse-t-il les chemins de fer canadiens être victimes de cette situation sans intervenir sérieusement? La déréglementation est, en principe, l'équivalent du libre-échange dans le domaine des transports, mais ce n'est pas vraiment le cas en ce sens qu'il ne semble pas y avoir de recours.

Apparemment, nous sommes à la merci des mesures que les États ou le gouvernement fédéral américains décident de prendre pour leurs chemins de fer. Nous devons essayer de nous en accommoder ou d'en faire autant.

Quelle est la stratégie globale des chemins de fer? Vous êtes libres d'agir comme des sociétés privées, et cela d'une façon que je n'apprécie pas toujours. Néanmoins, dans votre cas comme dans celui du CP et des autres intervenants, il ne suffit pas réduire votre fardeau fiscal. Vous auriez également besoin d'une politique nationale de transport qui n'entraîne pas la disparition graduelle du trafic ferroviaire.

Pour en revenir à l'environnement, il faudrait utiliser davantage ce mode de transport et cela pour d'excellentes raisons.

Quels sont les efforts concertés déployés par les chemins de fer? Je vois qu'un représentant du CP est ici. Je lui en ai déjà parlé. Vous pourriez inciter le gouvernement à agir en faisant dire aux gens: voilà le mode de transport dont nous avons besoin. Nous ne voulons pas passer le reste de notre vie à nous faufiler sur la route entre des camions qui commencent à ressembler à des trains. C'est dangereux pour les automobilistes, c'est mauvais pour l'environnement, c'est également mauvais pour les routes et mauvais pour les provinces. Ce n'est donc bon pour personne, sauf peut-être quelques compagnies de camionnage. C'est parfaitement ridicule.

Le président: Nous sommes ici pour parler des transports, monsieur Blaikie, et pas pour faire de la politique.

M. Blaikie: Si vous croyez que la concurrence n'a rien à voir avec la politique, vous avez beaucoup à apprendre.

[Texte]

Mr. Atkinson (St. Catharines): In the matter of VIA Rail and the high-speed rail study that we did, the accounting practice of the railways is something I find to be a science unto itself. It's something that's very difficult to get a handle on, to understand and to make comparisons between the various modes. This is something we commented on, and that's the subsidization, in effect, that goes on for the various modes in terms of infrastructure and so on.

I guess there are a couple of questions. In competing with trucking, as Mr. Blaikie has already alluded to, would you say that you are paying for your infrastructure while trucking is not paying for their infrastructure? If we're looking at the whole idea, such as airports that are provided by Transport Canada and so on, and the infrastructure for that industry, is there any way that the accounting practices can be made a little more simple? Can we look at the amount of subsidization that goes into each mode? This includes the marine mode as well. We can try to, for want of a better term, level the playing field so that we can look at the amount of subsidization that goes into each mode and allow them to compete on an equal basis.

Mr. Carson: I'm not an accountant and I wouldn't even hazard a guess as to how we could harmonize the accounting practices of both, but I will support your statement that we believe that we pay for our infrastructure in our right of ways and we do not believe that the trucking industry fully pays for theirs.

Mr. Atkinson: Okay, so you're not an accountant. I saw a smile come across your face when I spoke about the accounting practices of the railway industry. They are something that are unique unto themselves. Try as we might I still haven't been able, I don't think this committee has been able, and I don't think a great number of people a great deal smarter than me have been able to get a handle on those various costs.

• 1040

You're shaking your head in agreement. Is that right?

Mr. Carson: I know it has indeed been an issue. When the round table in Vancouver was putting together the paper, that issue was indeed addressed after considerable work. I'm not really qualified to comment further.

Mr. Atkinson: Under the National Transportation Act you must cover your variable costs, as I understand it. The only exception is for the initial development of a market. Do you find this provision limits you? Would you want to see more flexibility in this in order to try to compete with the U.S. railways?

Mr. Carson: If a company does not cover its long-term variable cost it does not have a very good long-term future in the overall process. Under the NTA you are able to price below that for developmental purposes provided you do not—and I forget the exact word—"hamper" competition or put somebody else out of business. I think that's appropriate.

[Traduction]

M. Atkinson (St. Catharines): Dans le cadre de notre étude de VIA Rail et du train à haute vitesse, j'ai constaté que les méthodes comptables des chemins de fer étaient extrêmement complexes. Il est très difficile de les comprendre afin d'établir des comparaisons entre les divers modes de transport. Nous avons notamment parlé des subventions, de ce que les divers modes de transport obtenaient sur le plan de l'infrastructure, et ainsi de suite.

J'aurais une ou deux questions à vous poser. Étant donné que le camionnage vous fait concurrence, comme M. Blaikie en a déjà fait mention, diriez-vous que vous payez votre infrastructure alors que le camionnage obtient la sienne gratuitement? Si nous prenons la situation dans son ensemble, par exemple les aéroports qui sont fournis par Transports Canada, n'y aurait-il pas moyen de simplifier un peu les méthodes comptables? Est-il possible de comparer les subventions dont bénéficie chaque mode de transport? Cela comprend également le transport maritime. Nous pourrions essayer d'uniformiser les méthodes comptables de façon à pouvoir comparer les subventions dont bénéficie chaque mode de transport et leur permettre de se concurrencer sur un pied d'égalité.

M. Carson: Je ne suis pas comptable et je ne me harsaderaient certainement pas à proposer une façon d'harmoniser les méthodes comptables. Cependant, je suis d'accord avec vous pour dire que nous payons notre infrastructure sous la forme de nos emprises ferroviaires, ce qui n'est pas le cas du secteur du camionnage.

M. Atkinson: D'accord. Vous n'êtes pas comptable. Je vous ai vu sourire quand j'ai parlé des méthodes comptables des chemins de fer. Elles sont très particulières. Malgré tous nos efforts, je n'ai pas réussi à me faire une idée précise de ces divers coûts, et je crois que le comité, et bon nombre de personnes bien plus au fait des choses que moi, n'y sont pas parvenus non plus.

Je vois que vous opinez. C'est bien cela?

M. Carson: Cela a en effet, été un problème. Lorsque la table ronde de Vancouver préparait son document, c'est une question qui a effectivement été discutée après qu'un travail considérable ait été fourni. Je ne me sens pas vraiment compétent pour en dire plus.

M. Atkinson: En vertu de la Loi nationale sur les transports, vous devez, je crois, couvrir vos coûts variables. La seule exception s'applique au développement initial d'un marché. Jugez-vous cette disposition contraignante? Préférez-vous disposer de plus de latitude dans ce domaine afin d'essayer de faire concurrence aux chemins de fer américains?

M. Carson: Lorsqu'une société ne réussit pas à couvrir ses coûts variables à long terme, ses chances de survie sont quelque peu compromises. La LNT vous autorise à fixer des prix moins élevés, dans le cadre de vos efforts de développement, à condition de ne pas—je ne me souviens pas du terme exact—«entraver» la concurrence ou éliminer une autre entreprise. Cela me paraît justifié.

[Text]

Mr. Atkinson: In the high-speed rail study we indicated that perhaps the two Canadian railways could get together and share tracks, share services, in order to become more efficient. In that manner perhaps some of the right of way would be freed up for the high-speed rail. That was a corollary to that.

Has there been any movement in this regard? What do you see for the future?

Mr. Carson: Specifically in eastern Canada there may indeed be potential for the two railroads to share some of the facilities. I'm afraid I haven't been party to those discussions to be able to tell you where they stand, but I can tell you that certainly both railroads are looking at where those opportunities exist.

Mr. Atkinson: The Port of Vancouver has many rail lines serving it. People have said this affects the efficient movement of the cargo from that port. Have you made any recommendations for better railway services in there? First, is that a problem? Have you made a recommendation for any improvements in the services to that port?

Mr. Carson: I think the Port of Vancouver is very well served by two railroads. Considering the volume of traffic going in and out of Vancouver, I think it's quite appropriate.

Mr. Atkinson: So you disagree with the statement that it is inefficient.

Mr. Carson: Yes, I disagree with the statement that it is inefficient.

Mr. Atkinson: Those are all the questions I have, Mr. Chairman.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): In your brief you refer on a number of occasions to the advantages of U.S. ports and privileges enjoyed, and aspects of comparative taxation. I'm wondering if there are some areas in which the Canadian railways do have some advantages, natural or otherwise. If your counterparts in the States were in front of a committee down there would they be citing some factors within Canada that they would view as being a problem for them to compete against?

Mr. Carson: Fascinating question. I've never heard it asked that way. I can't think of any where we have a more favourable position than they.

Mr. Wilson: There are none, for example, in terms of natural topography, geography, downslope or anything else.

Mr. Carson: No.

Mr. Wilson: Is it fair to say, then, that in order to compete with the American railways you would have to have some tax breaks or advantages?

Mr. Carson: We are saying that given a level playing field, we can be competitive. We have to do our job too. We believe we can do that.

[Translation]

M. Atkinson: Dans notre étude sur le transport ferroviaire à grande vitesse, nous avons indiqué qu'il serait peut-être possible pour les deux sociétés de chemins de fer canadiennes de partager les voies et les services, de manière à améliorer l'efficacité. Cela permettrait peut-être de libérer certaines des emprises ferroviaires au profit des trains à grande vitesse. C'était là le corollaire.

Les choses ont-elles avancé dans ce domaine? Que nous réserve l'avenir, selon vous?

M. Carson: Dans l'est du Canada, il serait en effet peut-être possible pour les deux sociétés de partager certaines des installations. Je n'ai malheureusement pas participé à ces discussions et ne puis donc pas vous dire à quel point elles en sont, mais je puis vous assurer que les deux sociétés ferroviaires étudient les possibilités qui s'offrent dans ce domaine.

M. Atkinson: Le port de Vancouver est desservi par de nombreuses lignes ferroviaires. Certains disent que cela nuit à l'efficacité du transport des marchandises depuis ce port. Avez-vous recommandé que les services ferroviaires y soient améliorés? Tout d'abord, cela pose-t-il un problème? Avez-vous recommandé qu'on améliore les services à ce port?

M. Carson: A mon avis, le port de Vancouver est très bien desservi par les deux sociétés ferroviaires. Étant donné le volume du trafic à l'arrivée au départ, j'estime que c'est tout à fait approprié.

M. Atkinson: Vous n'êtes donc pas d'accord avec ceux qui considèrent que le service manque d'efficacité.

M. Carson: Non, je ne suis pas d'accord avec eux.

M. Atkinson: Je n'ai pas d'autres questions à poser, monsieur le président.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Dans votre mémoire, vous mentionnez à plusieurs reprises les avantages et les privilèges dont jouissent les ports américains, ainsi que les différences sur le plan des taxes. Existe-t-il des domaines dans lesquels les chemins de fer canadiens jouissent de certains avantages, naturels ou autres. Si vos homologues des États-Unis se trouvaient devant un comité, invoqueraient-ils certains facteurs qui, à leur avis, nous favorisent sur le plan de la concurrence?

M. Carson: Voilà une question fort intéressante. Je ne l'avais jamais encore entendue posée sous cette forme. A ma connaissance, nous n'avons l'avantage dans aucun domaine.

M. Wilson: N'y en a-t-il pas, par exemple, sur le plan de la topographie, de la géographie naturelle, du relief, ou autre chose?

M. Carson: Non.

M. Wilson: Peut-on donc dire que pour pouvoir concurrencer les chemins de fer américains, vous auriez besoin d'allègements ou d'avantages fiscaux?

M. Carson: Ce que nous disons, c'est qu'avec des règles de jeu équitables, nous pouvons être compétitifs. Il faut aussi que nous fassions notre travail, et nous en sommes capables.

[Texte]

Mr. Wilson: One thing that I don't believe was in your brief but I think I've seen elsewhere, perhaps in the round table studies, is reference to capital cost allowance rates. Of course, it takes a longer period of time within Canada to write down various pieces of rolling stock compared to the Americans. That, I believe, is your position.

• 1045

Mr. Carson: Yes, indeed.

Mr. Wilson: Just so I understand these things completely, to the extent the capital cost allowance rate provided by the government exceeds the actual wear and tear, then you would have a second set of books. I think most enterprises do, and to the extent the actual wear and tear is less than the amount of depreciation allowed through taxation, you would get into the field of what's called deferred income tax. Is this correct?

Mr. Carson: Yes, I believe that's correct.

Mr. Wilson: So in fact that concept isn't really deferred tax at all. What it relates to is the difference between the depreciation you are allowed to take by the taxing authority and the actual depreciation on the piece of equipment. Is that correct?

Mr. Carson: I'll preface this by saying again that I am not a qualified accountant, but I believe that's correct.

Mr. Wilson: So the numerous references we heard to billions of dollars of uncollected deferred income tax in large measure relate in fact to the depreciation rates we're talking about. To the extent they exceed real wear and tear, you have deferred income tax.

What about labour costs? How do they compare in Canada with the U.S. system?

Mr. Carson: I'm afraid I don't have numbers on the labour costs either. I apologize for that. I can comment, though, on the two-man crew agreement, which will indeed reduce our labour cost fairly substantially. I can comment on the fact that the United States railroads have had that in place for a considerable length of time.

Mr. Wilson: What about payroll taxes? I would have thought they would be somewhat more in the United States than within Canada.

Mr. Carson: I believe the payroll taxes in the round table comment the reverse, and I would have to refer you to the round table, a copy of which we would both be pleased to provide if you don't already have a copy.

Mr. Wilson: Okay. Mention has also been made about diesel tax. If memory serves me, it's particularly acute in Saskatchewan. Are you aware of the scenario?

Mr. Carson: Yes.

Mr. Wilson: How is that tax calculated within Saskatchewan?

Mr. Carson: It's calculated on the amount of mileage Canadian National travels through the province.

[Traduction]

M. Wilson: Je ne crois pas que vous ayez mentionné dans votre mémoire un point qui je crois l'a été ailleurs, peut-être dans les études de la table ronde, c'est celui des taux de déduction pour amortissement. Bien sûr, l'amortissement du matériel roulant demande plus de temps au Canada qu'aux États-Unis. C'est là, je crois, votre point de vue.

M. Carson: En effet.

M. Wilson: Si je comprends bien, dans la mesure où le taux de déduction pour l'amortissement accordé par le gouvernement dépasse le taux d'usure effectif, vous êtes obligé de tenir une seconde série d'écritures. Je crois que c'est ce que font la plupart des entreprises. Donc, dans la mesure où le taux effectif est inférieur au montant de la déduction pour amortissement, vous vous trouvez confronté à ce qu'on appelle l'impôt sur le revenu reporté. C'est bien cela?

M. Carson: Oui, je le crois.

M. Wilson: En réalité, il ne s'agit donc pas d'impôt reporté, mais de la différence entre le montant de l'amortissement que les autorités fiscales vous autorisent à utiliser et l'amortissement effectif du matériel. N'est-ce pas?

M. Carson: Je précise que je ne suis pas un comptable qualifié, mais je crois que c'est exact.

M. Wilson: Donc, les nombreuses mentions faites devant nous de milliards de dollars d'impôt sur le revenu reporté non perçus ont en grande partie rapport avec les taux d'amortissement dont nous parlons. Dans la mesure où ceux-ci sont supérieurs au taux effectif d'usure, on a un impôt sur le revenu reporté.

Et les coûts de la main-d'oeuvre? Les coûts canadiens sont-ils comparables aux coûts américains?

M. Carson: Je ne dispose pas non plus de chiffres sur ces coûts et je vous prie de m'en excuser. Je pourrais cependant vous parler de l'accord sur la réduction des équipes de train à deux hommes, qui permettra effectivement de diminuer assez sensiblement nos coûts de main-d'oeuvre. Je pourrais aussi vous parler du fait que les chemins de fer américains utilisent déjà ce système depuis pas mal de temps.

M. Wilson: Et les charges sociales? J'aurais pensé qu'elles seraient sensiblement plus élevées aux États-Unis qu'au Canada.

M. Carson: Je crois que les participants à la table ronde ont dit que c'était le contraire. Nous nous ferons un plaisir de vous en envoyer un exemplaire du document si vous n'en avez pas.

M. Wilson: Bon. On a également parlé de taxe sur le gasole. Si mes souvenirs sont bons, elle est particulièrement forte en Saskatchewan. Êtes-vous au courant?

M. Carson: Oui.

M. Wilson: Comment cette taxe est-elle calculée en Saskatchewan?

M. Carson: Elle est calculée sur le nombre de milles parcourus par les trains du Canadien National dans cette province.

[Text]

Mr. Wilson: So it's a tax per mile.

Mr. Carson: It's a tax per litre, but that litre calculation is based on the usage through the province of Saskatchewan or any other province.

Mr. Wilson: Is this diesel tax any different for the railway than it is for other users within the province?

Mr. Carson: Yes, it's substantially different from what the others have, and I guess the point we've been making is it's substantially different from what the U.S. railroads are charged.

Mr. Wilson: I just want to get onto abandonment for a short period of time.

Certainly from the grain-dependent areas there's a feeling that CP and CN are anxious to abandon as much mileage as possible. What are the arguments to be made in favour of wholesale abandonment of these grain dependent lines?

Mr. Carson: I believe Sandi Mielitz who's our assistant vice-president of the grain and grain products, will appear in front of the committee on May 6. She's in a better position to answer that question since it specifically relates to the line abandonment of grain.

• 1050

Mr. Wilson: Okay. We'll wait for her in that case. Are you able to provide any comments about the future of the Churchill line? I'm asking about its future as a viable entity, whether it makes sense to try to move grain on your line. In order to continue to do so what are the potential costs, line up-grade of the rolling stock and so on?

Mr. Carson: Again I will ask you to defer that until when Sandi is here, but I will make the comment that the long-term future viability of the line to Churchill really must be a government policy decision.

Mr. Wilson: Thank you.

The Chairman: We'll move on to the second round, but just before we get to that I'd like to return to the question that Mr. Wilson put with reference to the advantages that shippers might find in Canada. Surely CN has some sort of a response to the question that could be put considering that the route from Halifax to Montreal is twice the distance of that from New York to Montreal. What is it that entices shippers to the Port of Halifax rather than the Port of New York on their way through to Montreal? CN must have an analysis of that question.

Mr. Carson: The enticement is really not rail related but water related. The Port of Halifax is strategically positioned, very strategically positioned on what is called the great circle route from Europe. Ships calling at the U.S. east coast sail right by the Port of Halifax; therefore they can save one or two or three days on delivery time into places like Montreal and Toronto.

The Chairman: Okay.

[Translation]

M. Wilson: C'est donc une taxe au mille.

M. Carson: C'est une taxe au litre, mais le calcul du nombre de litres est fondé sur l'utilisation des trains diesel en Saskatchewan et dans les autres provinces.

M. Wilson: Cette taxe est-elle différente pour les chemins de fer et pour les autres utilisateurs de la province?

M. Carson: Oui, nettement et, comme nous l'avons souligné, elle est aussi nettement différente de celle qui est imposée aux compagnies ferroviaires américaines.

M. Wilson: Je voudrais maintenant que nous parlions brièvement des abandons de lignes.

Il est certain que, dans les régions qui vivent de la céréaliculture, on a l'impression que le CP et le CN désirent rédire le plus possible ces lignes. Quels sont les arguments en faveur de l'abandon complet de lignes essentiellement utilisées pour le transport du grain?

M. Carson: Je crois que Sandi Mielitz qui est notre vice-présidente adjointe, Produits céréaliers, doit comparaître devant ce comité le 6 mai. Elle est mieux placée que moi pour répondre à cette question sur l'abandon de lignes utilisées pour le transport de ces produits.

M. Wilson: Nous attendrons donc sa comparution. Pouvez-vous nous dire quelque chose de l'avenir de la ligne conduisant à Churchill? Ce que je veux savoir, c'est si cette ligne est viable, s'il est raisonnable d'essayer de transporter des céréales sur votre ligne. Si l'on veut continuer à le faire, quels sont les coûts possibles, en ce qui concerne l'amélioration du matériel roulant, etc.?

M. Carson: Je vous demanderai là encore de bien vouloir attendre la comparaison de Sandi, mais je tiens à souligner que la viabilité à long terme de cette ligne est une décision qui appartient au gouvernement.

M. Wilson: Merci.

Le président: Nous allons passer à la seconde série de questions, mais auparavant, j'aimerais revenir à celle que M. Wilson a posée au sujet des avantages que le Canada pourrait offrir aux expéditeurs. Le CN a sûrement une réponse à donner à ceux qui font valoir, par exemple, que la distance entre Halifax et Montréal est le double de celle qui sépare New York de Montréal. Qu'est-ce qui encourage donc les expéditeurs à utiliser le Port de Montréal plutôt que celui de New York, lorsqu'ils passent par Montréal? Le CN a bien dû analyser cette question.

M. Carson: Ce sont les facteurs maritimes, et non ferroviaires, qui les y encouragent. Le Port de Halifax occupe une excellente position stratégique sur ce que l'on appelle la route orthodromique entre l'Amérique et l'Europe. Les navires à destination de la côte est des États-Unis passent juste devant le port de Halifax. En utilisant celui-ci, ils gagnent donc un à trois jours sur la livraison des marchandises dans des villes telles que Montréal et Toronto.

Le président: Bien.

[Texte]

Mr. Carson: The Port of Halifax and Canadian National are presenting that analysis even further to the shipping community. We are saying that if you stop at the Port of Halifax we can get your product not only to Montreal and Toronto but to Chicago or Detroit before you dock at New York.

The Chairman: I see. So geographically speaking CN has a real leg up with the Port of Halifax.

Mr. Carson: The overall infrastructure has a benefit.

The Chairman: Historically there's been concern about the viability of Halifax, of all our ports, but we particularly hear from time to time that Halifax is in a really tight situation. How much validity do you think there is to that? What are the realistic chances of Halifax becoming less of an influence on the world's port infrastructure or system?

Mr. Carson: Geographically, as I stated, Halifax is in an excellent position on the great circle route. It has gone through a rationalization process. I mentioned lines such as Columbus Lines and Blue Star PACE, and it really makes sense for them to stop at Philadelphia rather than coming up the coast. They're not a European carrier. They don't go on through to Europe. So there are rationalizations like that that will take place. It is a good port. It has good labour costs, it has good water depth, and I think it will remain a good port and a viable port for the future.

The Chairman: That takes care of Halifax. In your brief you make the comment, "We're winning back Canadian traffic". You gave as an example the decision by American President Lines to re-route its container traffic through Vancouver rather than Seattle-Tacoma. Why did it make that decision?

• 1055

Mr. Carson: In handling their traffic through Seattle-Tacoma, into Chicago and up through Buffalo with Canadian National—Buffalo to Montreal-Toronto—as a result of that we had a close relationship with American President Lines. American President Lines was very familiar with the doublestack capabilities we were able to offer. They were also able to negotiate a slot charter arrangement with OOCL on their vessels. As a result of that, they had space coming into Vancouver. They could choose to offload it at Vancouver or continue on and offload it in Seattle-Tacoma. Working with the Port of Vancouver, we were able to attract them to use the Port of Vancouver long haul.

The Chairman: So you feel it is not CN's superior service that has enticed them, but rather their own capability to make arrangements with another shipper.

Mr. Carson: No, the Canadian National single-line, double-stack service from Vancouver to Toronto-Montreal was very much a factor in the decision. The ability to reposition, into Chicago, some of the empty containers being freed up in central Canada was very much part of that decision.

[Traduction]

M. Carson: Le Port de Halifax et le Canadien National ont poussé plus loin l'analyse qu'ils présentent aux expéditeurs. Nous faisons valoir qu'en utilisant le port de Halifax, il est possible de livrer ces marchandises non seulement à Montréal et à Toronto mais aussi à Chicago et à Détroit avant le moment où le navire arriverait à New York.

Le président: Je vois. Donc, sur le plan géographique, le CN jouit d'un gros avantage avec le Port de Halifax.

M. Carson: C'est l'ensemble de l'infrastructure qui est avantageuse.

Le président: Dans le passé, on s'est inquiété de la viabilité de Halifax et en fait, de celle de tous nos ports, mais nous entendons en particulier dire, de temps à autre, que Halifax se trouve dans une situation vraiment difficile. Cette remarque vous paraît-elle valable? Dans la pratique, Halifax risque-t-il de perdre son importance par rapport aux autres ports mondiaux?

M. Carson: Géographiquement, comme je viens de le dire, Halifax est extrêmement bien placé sur la route orthodromique. Il a été rationalisé. J'ai mentionné des lignes telles que la Columbus Lines et la Blue Star PACE, pour lesquelles il est logique d'utiliser le Port de Philadelphie plutôt que de remonter la côte plus au Nord. Ce ne sont pas des transporteurs européens. Ils ne vont pas jusqu'en Europe. Le processus de rationalisation s'exerce donc dans ce cas. Mais Halifax est un bon port. Les coûts de main-d'oeuvre sont bons; c'est un port en eaux profondes et je crois qu'il demeurera viable à l'avenir.

Le président: Cela règle la question de Halifax. Dans votre mémoire vous écrivez, «nous sommes en train de reconquérir une part du trafic canadien». Vous nous donnez comme exemple la décision prise par American president Lines d'expédier ses conteneurs destinés au Canada par Vancouver plutôt que par Seattle-Tacoma. Pourquoi cette décision?

M. Carson: Parce que ses conteneurs, qui arrivaient de Seattle-Tacoma à Chicago et à Buffalo étaient transportés par le Canadien National de cette dernière ville à Toronto et à Montréal, si bien que nous avons établi des liens étroits avec American President Lines qui connaissait fort bien le service de conteneurs gerbés que nous étions en mesure de lui offrir. Cette société a également pu négocier un accord d'affrètement lui permettant d'utiliser des créneaux sur les navires de la OOCL, ce qui lui a donné une possibilité de débarquement à Vancouver. Elle avait donc le choix entre débarquer ses conteneurs à Vancouver ou continuer jusqu'à Seattle-Tacoma. En collaboration avec le Port de Vancouver, nous avons réussi à convaincre American President Lines d'utiliser le Port de Vancouver pour le transport sur de longue distance.

Le président: Selon vous, ce n'est donc pas la supériorité du service offert par le CN qui a attiré cette société, mais le fait qu'elle ait pu s'entendre elle-même avec un autre transporteur.

M. Carson: Non, le service de transport unique en conteneurs gerbés assuré par le Canadien National entre Vancouver et Toronto-Montréal a beaucoup joué dans cette décision. La possibilité de replacer à Chicago certains des conteneurs vides libérés dans le centre du Canada y a beaucoup contribué.

[Text]

The Chairman: You make much of the doublestacking thing in your brief. Is that a relatively new concept to CN? If I'm not mistaken, it has been around the U.S. for some time.

Mr. Carson: It's been around Canadian National for a long time as well. I did elaborate on the different rail cars that were designed to handle the containers. We tested doublestack service in Halifax 10 or 12 years ago, and again more recently, using what I call the five-pack articulated car. Because of the heavy products—the 20-foot containers coming in through the Port of Halifax and Canada's heavy export commodities—they were not economically viable for our marketplace. It was not until we came up with the new generation five-pack with a heavier platform capacity, which I've called the stand alone car, that doublestacking really became viable in the Canadian marketplace.

The Chairman: Thank you.

Mr. MacDonald (Dartmouth): I want to welcome our witnesses here.

My first point was to correct the fact that it takes two days longer to get containers to our central Canadian markets if you go through a Canadian port as opposed to an American port. Indeed, the shipping time is at least two days quicker, so we should at least be competitive.

On the Port of Halifax, I have a couple of very direct questions. There have been allegations that CN is intentionally demarketing its rail line in eastern Canada. Those allegations have come from a number of individuals. Certainly it affects my riding. I'm on the Port of Halifax. I'm in the riding of Dartmouth. People in the container business, in the port traffic business and in the trans-shipment of goods by rail business are extremely concerned about CN's lack of responsiveness in dealing with the cost of rail, particularly in container service from Halifax to Montreal.

Is it the policy of CN to demarket the rail line between Nova Scotia and Montreal?

Mr. Carson: Absolutely not.

Mr. MacDonald: If that isn't the case, what is the rationale for CN putting up for sale the line between Truro and Sydney? As anybody knows, and you alluded to it earlier, CN basically tries to operate on cost recovery. If you reduce the flow of traffic going over a particular line, the remaining traffic has to pick up a higher percentage of operating cost, which means that the rates go higher. At a time when there has been tremendous public controversy about the role of CN, its freight rate structure and its effect on the competitiveness of the Port of Halifax, why has CN chosen to put up for sale to the private sector the line from Truro to Sydney—because it does have an impact on the main line—particularly when that line is turning a profit?

[Translation]

Le président: Dans votre mémoire, vous insistez beaucoup sur l'importance du gerbage. Est-ce là une méthode relativement nouvelle pour le CN? Si je ne me trompe, elle existe aux États-Unis depuis un certain temps.

M. Carson: Le Canadien National l'utilise lui aussi, depuis longtemps. Je vous ai parlé de manière assez détaillée des différents types de wagons conçus pour transporter des conteneurs. Nous avons fait un essai de gerbage à Halifax il y a une douzaine d'années, puis plus récemment, où nous avons utilisé ce que j'appelle le wagon five-pak articulé. À cause du poids des produits transportés—les conteneurs de 20 pieds qui arrivent au Port de Halifax et les exportations canadiennes de produits lourds—il n'était pas économiquement viable pour notre marché. Ce n'est que lorsque nous avons conçu la nouvelle génération de wagon five-pak dont la plate-forme est capable de transporter une charge plus lourde, ce que j'appelais les wagons autonomes, que le gerbage est vraiment devenu viable sur le marché canadien.

Le président: Merci.

M. MacDonald (Dartmouth): Je souhaite la bienvenue aux témoins.

Je voudrais tout d'abord faire une correction: lorsqu'on utilise un port canadien au lieu d'un port américain, les conteneurs ne mettent pas deux jours de plus à arriver sur les marchés du centre de notre pays; au contraire, cela prend au minimum deux jours de moins, ce qui veut dire que nous sommes, pour le moins, compétitifs.

J'ai deux questions très directes à poser au sujet du Port de Halifax. On a dit que le CN procède intentionnellement à un démarketing de ses lignes dans l'Est du Canada. Ces allégations proviennent de sources diverses. Cela aurait de graves répercussions pour ma circonscription de Dartmouth. Les gens qui travaillent dans le secteur des conteneurs, du trafic portuaire et du transfert des marchandises par rail sont extrêmement inquiets de voir que le CN ne fait rien pour remédier au coût du transport par rail en particulier en ce qui concerne le service de conteneurs entre Halifax et Montréal.

La politique du CN est-elle d'assurer le démarketing de la ligne entre la Nouvelle-Écosse et Montréal?

M. Carson: Absolument pas.

M. MacDonald: Si ce n'est pas le cas, comment expliquez-vous que le CN ait mis en vente la ligne reliant Truro à Sydney? Comme tout le monde le sait—vous y avez vous-même fait allusion tout à l'heure—le CN s'efforce essentiellement de fonctionner selon un système de recouvrement des coûts. Si vous réduisez le trafic sur une ligne déterminée, le reste du trafic doit absorber un pourcentage plus élevé des coûts d'exploitation, ce qui signifie que les tarifs augmentent. À une époque marquée par une très vive controverse publique au sujet du rôle du CN, de son régime de tarifs marchandises et de son effet sur la compétitivité du port de Halifax, pourquoi votre société a-t-elle décidé de vendre la ligne de Truro à Sydney au secteur privé—car cela a des répercussions sur la ligne principale—d'autant plus que celle-ci est rentable?

[Texte]

Mr. Carson: The whole theory of going to short lines is to reduce the cost of running of those short lines and thereby retain or grow the traffic that feeds into the main core. That is the philosophy. That is why Canadian National is taking that route, not to abandon traffic.

• 1100

Mr. MacDonald: Why would you believe Canadian National cannot do the job as well as a short-line operator? Let's get real here. You're dealing with Atlantic Canada. We don't have huge markets and we have great difficulty reaching our markets with products that we produce—natural resource products and manufactured products. Why should CN, which is a federal crown corporation, get out of the business of providing rail transportation in Atlantic Canada? Why give it to an American company because that's who has bid on this line?

Mr. Carson: I'm not going to comment specifically on the Truro-Sydney line because that's handled by our regional vice-president in that area. I will reiterate that the idea of going to a short line is not for CN to abandon traffic, but to reduce the cost structure so we can retain traffic on the main line.

Mr. MacDonald: My point is that CN is making money on the line between Sydney and Truro. We have thousands of people employed in industries along that line who have to rely on rail. We have Stora Forest Industries, and there are all kinds of industries right through that northeastern section of Nova Scotia that rely, 100%, on rail transportation. Sysco, which is heavily subsidized by the federal and provincial governments, relies on that line for the transportation of rail. They have expressed unbelievable concern that this is a move that would allow the line to be shut down much easier than if CN, which is a federal crown corporation that has certain responsibilities, owned it. It also has an impact on the viability of the main line between Halifax and Montreal, which we rely on for container traffic. So you're telling me that you can't comment on that.

Mr. Todd: I've been involved in that file and I can say it is true that the line currently makes money. In our estimate, that line will be in a money-losing position in four or five years.

An hon. member: Is that what you tell the people you're trying to sell it to?

Mr Todd: No.

To Mr. Carson's point to save the line, it is our belief that you have to get the costs down, and short-line operation has been a proven concept in the U.S. and elsewhere in Canada. So in effect it is an attempt by us to preserve rail service on that line.

Mr. MacDonald: This is a major issue in Nova Scotia. It seized all members of all political parties because it is vital to the economic development and well-being of the area.

[Traduction]

M. Carson: La théorie de l'utilisation des lignes secondaires est de réduire leur coût d'exploitation et de conserver ou d'augmenter ainsi le trafic qui alimente les grandes lignes. Voilà le principe. C'est pour cela que le Canadien National a décidé de procéder ainsi, et non pas pour abandonner la ligne.

M. MacDonald: Pourquoi estimez-vous que le Canadien National n'est pas capable de faire aussi bien ce travail que l'exploitant d'une ligne sur courte distance? Allons! Un peu de sérieux. C'est du Canada Atlantique que nous parlons ici. Nous n'avons pas de très gros marchés et nous avons beaucoup de mal à amener nos produits sur nos marchés—que ce soit les produits naturels ou manufacturés. Pourquoi le CN, qui est une société d'Etat, cesserait-il de fournir un service de transport ferroviaire au Canada Atlantique? Pourquoi le laisser à une société américaine car c'en est une qui a fait une offre pour cette ligne?

M. Carson: Je ne vous parlerai pas précisément de la ligne Truro-Sydney car c'est notre vice-président régional qui s'en occupe. Je répéterai simplement que dans le cas de cette ligne, l'intention du CN n'est pas d'abandonner le trafic qu'elle assure mais de réduire les coûts de manière à maintenir le trafic sur la ligne principale.

M. MacDonald: Ce que je veux faire remarquer c'est que le CN gagne de l'argent sur la ligne Sydney-Truro. Des milliers de personnes employées dans les industries qui jalonnent cette ligne comptent sur le chemin de fer. C'est le cas de Stora Forest Industries, et de toutes sortes d'industries dans cette partie nord-est de la Nouvelle-Écosse qui comptent, à 100 p. 100, sur les transports ferroviaires. C'est le cas, notamment, de Sysco, qui est fortement subventionnée par les gouvernements fédéral et provincial. Cette société a exprimé de très vives inquiétudes car elle pense que, si le CN se désaisissait de cette ligne, celle-ci risquerait d'être fermée beaucoup plus facilement que s'il en conservait la propriété, du fait des responsabilités qui lui incombent en tant que société d'Etat. Cela a également un effet sur la viabilité de la ligne principale entre Halifax et Montréal, que nous utilisons pour le trafic de conteneurs. Et vous nous dites que vous ne pouvez pas faire de commentaires à ce sujet.

M. Todd: C'est un dossier dont je me suis occupé et il est effectivement vrai que cette ligne est actuellement rentable. A notre avis, elle commencera à perdre de l'argent d'ici quatre ou cinq ans.

Une voix: Vous dites cela aux gens à qui vous essayez de le vendre?

M. Todd: Non.

Pour revenir à ce que disait M. Carson, pour sauver cette ligne, il est indispensable de réduire les coûts, et l'exploitation de lignes secondaires a fait ses preuves aux Etats-Unis ainsi que dans d'autres régions du Canada. Donc, dans la pratique, ce que nous essayons de faire, c'est de maintenir un service sur cette ligne.

M. MacDonald: C'est une question qui est jugée extrêmement importante en Nouvelle-Écosse. Les membres de tous les partis politiques en ont été saisis car cette ligne est indispensable au développement et au bien-être économique de cette région.

[Text]

You're telling me that CN, which is a crown corporation with a very specific mandate from the federal government, is going to get out of the business because they project a loss on the line within four or five years. That sort of tells me that all of those concerns that have been raised by those multitude of industries that the line will be lost eventually may be true. Let's be fair. If it's a private operator, particularly an American company, it's going to be a hell of a lot easier for them to apply for rail line abandonment than it would be for CN. All of the politicians from Atlantic Canada would cry like crazy because it is a vital link. So you're telling me your own projections are that the line is going to lose money.

Mr. Todd: Our projections are that line will indeed lose money unless we are able to lower operating costs.

Mr. MacDonald: If the sale does go ahead to an American company, is CN prepared to offer a guarantee that if the line does go bankrupt it will once again go in and operate the line?

Mr. Todd: We operate under NTA authority. Once the line loses money, we apply for abandonment. That's the law. The NTA then decides whether the line is required in the public service. If it is we are ordered to maintain service and we are given a subsidy.

Mr. MacDonald: But if you sell the service—and this is exactly my point—the NTA requires that you apply for rail line abandonment, and if you're losing money you can apply. If CN doesn't own the line and a private company comes in and loses money five years down the road, what do they have to do? Where does CN then have a responsibility? You just mentioned that the NTA can say no if it's in the public interest, but if it is a private-sector corporation, the NTA can't force it to operate at a loss. If it is CN, the National Transportation Agency can say it's in the public interest and this line must be maintained. Am I correct there?

Mr. Todd: I don't know what would apply if it were a short-line operation. It would operate under provincial authority and I don't know what—

Mr. MacDonald: So the line could be in great peril.

I have just a couple of other questions dealing with the Port of Halifax. The Port of Halifax is an extremely competitive port. It is extremely efficient. It is two to three days closer to the European markets than most of the U.S. eastern seaboard ports, yet we continue to lose traffic, and it's not just that there's a worldwide recession or a glut in the container shipping capacity.

• 1105

Everybody tells us it also has to do with the fact that CN has not been responsive to the needs to reduce the freight rate fee cost structure on traffic moving up to the central Canadian and indeed the central U.S. markets. A number of

[Translation]

Vous me dites que le CN, qui est une société d'Etat à laquelle le gouvernement fédéral a donné un mandat très précis, va abandonner cette ligne parce qu'il s'attend à ce qu'elle cesse d'être rentable d'ici quatre ou cinq ans. Cela me permet de penser que toutes ces industries ont raison de craindre la perte, un jour ou l'autre, de cette ligne. Soyons honnêtes. Si c'est un exploitant privé, en particulier une société américaine, cela lui sera infiniment plus facile que pour le CN de demander l'autorisation d'abandonner cette ligne. Tous les politiciens du Canada Atlantique en seraient bouleversés car il s'agit là d'une ligne essentielle. Vous me dites donc que, selon vos prévisions, la ligne va bientôt perdre de l'argent.

M. Todd: Nous prévoyons effectivement qu'elle en perdra à moins qu'il ne soit possible de réduire les coûts d'exploitation.

M. MacDonald: Si la ligne est vendue à une société américaine, le CN est-il prêt à garantir qu'en cas de faillite de cette ligne, il en reprendra l'exploitation?

M. Todd: Nous relevons de l'ONT. Lorsqu'une ligne commence à perdre de l'argent, nous demandons l'autorisation de l'abandonner. C'est ce que prévoit la loi. L'ONT détermine alors si la ligne est indispensable au service public. Si c'est le cas, nous recevons l'ordre de maintenir le service et on nous accorde une subvention.

M. MacDonald: Mais si vous vendez ce service—et c'est précisément ce à quoi je veux en venir—l'ONT exige que vous demandiez l'autorisation d'abandonner la ligne, et si vous perdez de l'argent, vous pouvez faire cette demande. Si le CN n'est plus propriétaire de la ligne et si celle-ci est reprise par une société privée qui se met à perdre de l'argent cinq années plus tard, que doit-on faire? Quelle est alors la responsabilité du CN? Vous venez de dire que l'ONT peut décréter que la ligne est d'intérêt public, mais si elle appartient à une société privée, l'ONT ne peut pas obliger cette société à continuer à l'exploiter en perdant de l'argent. Par contre, s'il s'agit du CN, l'Office national des transports peut décréter que la ligne est d'intérêt public et doit donc être maintenue. C'est bien cela?

M. Todd: Je ne sais pas ce qui se passerait s'il s'agissait d'un exploitant de ligne secondaire. Celui-ci serait assujéti à l'autorité provinciale et je ne sais pas ce...

M. MacDonald: Donc, l'avenir de la ligne pourrait être très compromis.

J'ai simplement une ou deux autres questions à poser au sujet du port de Halifax. C'est un port qui est extrêmement compétitif et efficient. Halifax est plus proche, de deux ou trois jours, des marchés européens que la plupart des ports de la côte est des Etats-Unis, et pourtant nous continuons à voir diminuer notre part du trafic, et pas simplement à cause de la récession mondiale ou de la saturation de la capacité de transport par conteneurs.

Tout le monde nous dit également cela s'explique par le fait que le CN n'a pas su réduire les tarifs marchandises pour le trafic destiné aux marchés du centre du Canada ainsi que du centre des Etats-Unis. On vous a demandé à maintes

[Texte]

times you've been asked to justify your freight rate fee structure. You refused. You said it's because of competitive factors. The line between Halifax and Montreal is not operated on a competitive basis. There's no other player on the rail field. CP is not there. My question is, why have you been as reluctant to justify the fee rate structure you're charging on the movement of containers between Halifax and Montreal?

Mr. Carson: Let me just comment on the competitive nature. The competition, frankly, you're right, is not Canadian Pacific. It's Conrail; it's Norfolk Southern. I'm sorry, I will correct myself. It is Canadian Pacific, but out of New York and Philadelphia.

That's the competition we're facing, and to disclose our competitive position in the public forum would indeed jeopardize our position. Ninety-five percent of the container traffic moving out of the Port of Halifax is handled under confidential contracts and we cannot disclose those rates by law.

Mr. MacDonald: Okay, let me talk about the confidential contracts. Just so the committee members know, the container traffic in the Port of Halifax generates over \$220 million in revenue in this port, and that's right through the region. That's a tremendous amount of activity. It's probably responsible for between 3,500 and 4,000 direct and indirect jobs in the Atlantic region. It's pretty massive.

In an effort to try to offer one-stop shopping primarily for its European customers and some of its Asian Pacific customers, the Port of Halifax tried to negotiate a volume buy of capacity from CN. CN consistently refused, saying they wanted to negotiate on an individual basis. Particularly when we know we're losing traffic because we cannot maintain that competitive edge, primarily on rail, is it a regulatory thing that stops you from allowing the port commission in Halifax from buying volume and, in turn, selling it off to its customers in Europe?

Mr. Carson: First of all, I disagree with the original premise. I did go through this earlier, Mr. Chairman, and I'll go through it again, with your indulgence. The reason why the Port of Halifax has lost traffic is not because of the Port of Halifax or indeed because of Canadian National. The largest piece of traffic that has been lost was Hapag Lloyd and ACL to the Port of Montreal and that was because of a very reduced and favourable slot charter arrangement with Canada Maritime.

The PACE and Columbus Lines are Australian lines coming through the Panama Canal and up the east coast of the United States. They could save five days of their vessel time by calling at the Port of Philadelphia now that there is a rail infrastructure between Philadelphia, Montreal and Toronto. It made no economic sense for them to come to the Port of Halifax. Two major lines left Halifax because they made a decision not to go through the Panama Canal with their Asian traffic but to use the land bridge operation going out of the west coast of the United States and indeed now Canada.

[Traduction]

reprises de justifier vos tarifs. Vous avez refusé de le faire. Vous avez dit que c'était à cause de la concurrence. Or, cela n'intervient pas dans l'exploitation de la ligne entre Halifax et Montréal puisque vous n'avez pas de concurrent, notamment pas le CP. Ce que je voudrais donc savoir c'est pourquoi vous répugnez tant à justifier les tarifs que vous pratiquez pour le mouvement de conteneurs entre Halifax et Montréal?

M. Carson: Permettez-moi de dire un mot au sujet de nos concurrents. C'est vrai, ce n'est pas le Canadien Pacifique, c'est Conrail; c'est Norfolk Southern. Pardon, je me reprends; c'est le Canadien Pacifique, mais depuis New York et Philadelphie.

Voilà la concurrence à laquelle nous sommes exposés, et ce serait compromettre notre position que de la révéler devant des instances publiques. Quatre-vingt-quinze pour cent du trafic de conteneurs à partir du port de Montréal est assuré dans le cadre de contrats confidentiels et la loi nous interdit de divulguer des trafics pratiqués.

M. MacDonald: Bon; parlons de ces contrats confidentiels. Pour que les membres du comité sachent bien de ce dont il s'agit, je précise que le trafic de conteneurs au port de Halifax assure à celui-ci des recettes de 220 millions de dollars, et ça, c'est pour l'ensemble de la région. Cela représente une énorme activité qui assure probablement de 3,500 à 4,000 emplois directs et indirects dans la région de l'Atlantique. C'est assez impressionnant.

Pour essayer d'offrir un système de guichet unique, surtout à ses clients européens et à certains de ses clients de l'Asie et du Pacifique, le port de Halifax a essayé de négocier un volume global avec le CN. Le CN a constamment refusé, en déclarant qu'il voulait négocier sur une base individuelle. Sachant que notre part du trafic diminue parce que nous ne pouvons pas conserver cet avantage concurrentiel, en particulier pour le transport ferroviaire, est-ce un règlement qui vous empêche d'autoriser la commission portuaire de Halifax à acheter une capacité globale puis à la revendre à ses clients européens?

M. Carson: Premièrement, je rejette votre hypothèse de départ. J'en ai déjà parlé tout à l'heure, monsieur le président, et si vous me le permettez, je vais me répéter. La raison pour laquelle le port de Halifax a perdu une part du trafic n'a rien à voir avec ce port ni avec le Canadien National. La part la plus importante du trafic qui a été perdu a été celle que représentait Hapag Lloyd et ACL, qui se sont tournés vers le port de Montréal à cause d'un accord d'affrètement à compartiment extrêmement favorable et à tarif très réduit avec Canada Maritime.

Columbus Lines and PACE sont des sociétés australiennes qui empruntent le canal de Panama et remontent la côte est des États-Unis. Elles pouvaient économiser cinq jours de mer en desservant le port de Philadelphie maintenant qu'il existe une infrastructure ferroviaire entre cette ville, Montréal et Toronto. Sur le plan économique, elles n'avaient absolument aucune raison de desservir le port de Halifax. Deux grandes compagnies de navigation ont quitté Halifax parce qu'elles ont décidé de ne plus emprunter le canal de Panama pour leur trafic destination Asie mais d'utiliser le système de transport intermodal depuis la côte ouest des États-Unis et maintenant du Canada.

[Text]

The final one was the Mediterranean service where a consortium of shipping lines got together, consolidated their ship structures, took some ship capacity out of service and, as a result, did not have the capacity to make the call at Halifax.

Mr. MacDonald: Can you tell me, then, why it is that every player in the field is pointing a finger at CN for not being responsive and that CN is the weak link in the chain between traffic going on a container ship in Europe and landing in the central Canadian markets? You seem to be the voice in the wilderness saying we're not the problem. Why are CN the only people saying that? The port commission is saying something quite different.

Mr. Carson: I talked many times to the Halifax Port Corporation and the port commission, and I don't hear them saying those things, and I certainly don't hear our customers saying those things.

• 1110

Mr. MacDonald: Hapag Lloyd tells me in this very competitive market—because I visited with them—that one of the reasons they switched is because it is so competitive. Any change in cost structure, no matter how small, can lead them to make a decision if they think that's the direction it's going in the change. It is extremely competitive.

Mr. Carson: With respect, sir, Hapag Lloyd made their choice to come through the Port of Montreal with a very favourable rate from Canada Maritime. The water rate is cheaper from Europe to Montreal than the rail rate from Halifax to Montreal. We could have handled it for nothing and that deal still would have gone through.

Mr. MacDonald: I know you're giving me great discretion here, and I appreciate it, Mr. Chairman. I want to switch gears for a second. I want to talk about the subsidization of the St. Lawrence Seaway. That is another concern. CN tells us their mandate is really to operate the line not at a loss, but at a profit or at least a break even. We find that even when it's a profit, they sometimes want to sell. . . like the Truro-Sydney line.

If you look at some of the services offered free on the St. Lawrence Seaway—the icebreaking, aids to navigation and the like—it is indeed a cost factor on the per tonne transportation between Halifax and Montreal. I've heard figures that it may make as much as an 8% difference. Nobody wants to take that away, but perhaps it would be nice if the government would subsidize the rate between Halifax and Montreal to the same extent that there may be a subsidy on the St. Lawrence Seaway movement of goods. Have you people looked at that at all or approached the government on it?

[Translation]

Finalement, en ce qui concerne les services méditerranéens, plusieurs compagnies de navigation se sont regroupées pour rationaliser leurs structures en mettant hors service un certain nombre de navires si bien qu'il ne leur était plus possible de desservir Halifax.

M. MacDonald: Pouvez-vous alors me dire pourquoi tout le monde accuse le CN d'être le grand responsable et dit que le CN est le maillon le plus fragile de la chaîne que représente le trafic des navires porte-conteneurs venus d'Europe et l'acheminement des marchandises vers les marchés du centre du Canada? Vous semblez être absolument les seuls à proclamer que vous n'êtes pas responsables du problème. Pourquoi n'y a-t-il que les gens du CN pour le dire? La commission portuaire donne un avis tout à fait différent.

M. Carson: J'ai parlé maintes fois à des représentants de la Société du port de Halifax et de la commission portuaire, et je ne les ai jamais entendu dire cela, pas plus eux que nos clients.

M. MacDonald: Les représentants d'Hapag Lloyd à qui j'ai rendu visite, me disent que l'extrême compétitivité de ce marché est une des raisons pour lesquelles ils sont partis. Tout changement du régime de coût, si minime qu'il soit, est suffisant pour que de telles sociétés décident de procéder ainsi si le changement leur paraît justifié. C'est un marché extrêmement compétitif.

M. Carson: Si vous me le permettez, monsieur, je vous rappellerai que Hapag Lloyd a décidé de passer par le port de Montréal parce que Canada Maritime lui avait offert un tarif extrêmement favorable. Le tarif de transport maritime est moins élevé entre l'Europe et Montréal que le tarif ferroviaire entre Halifax et Montréal. Même si nous l'avions fait gratuitement, Hapag Lloyd aurait conclu la même entente.

M. MacDonald: Je sais que vous m'avez généreusement lâché la bride, et je vous en suis reconnaissant, monsieur le président. Je voudrais changer de vitesse un instant. Je souhaiterais maintenant parler du subventionnement de la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est là une autre source de préoccupation. Le CN nous dit qu'il a pour mandat d'exploiter la ligne en réalisant un profit ou au moins, en atteignant le seuil de rentabilité. Pourtant, même lorsque l'opération est profitable, nous constatons que le CN veut parfois vendre. . . comme c'est le cas de la ligne Truro-Sydney.

Certains des services offerts gratuitement sur la Voie maritime du Saint-Laurent—le déglacage, les aides à la navigation, etc.,—constituent effectivement un élément qui entre dans le coût de transport par tonne entre Halifax et Montréal. Cela pourrait représenter une différence de 8 p. 100, selon certains chiffres que j'ai entendus. Personne n'en disconvient, mais ce serait peut-être une bonne idée que le gouvernement subventionne le tarif de marchandises entre Halifax et Montréal comme il le fait pour le mouvement des marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Avez-vous examiné la question ou avez-vous approché le gouvernement à ce sujet?

[Texte]

Mr. Carson: I think there is, again, a whole session on the St. Lawrence Seaway. An expert witness from Canadian National will be here on May 6 who can answer those questions. On the container side, I will comment that we don't view the Port of Montreal as the long-term competition with the Port of Halifax. It's east coast United States who we are competing with.

Mr. MacDonald: Are you currently looking for a short line in the U.S. like CP to do the same type of thing? CP picked up the D and H Line, so now they are trying to get goods through the Port of New York, the eastern seaboard port.

Mr. Carson: We're not looking for any short lines in the United States or any other lines.

Mr. Blaikie: I thought I might pick up the issue that Mr. Wilson raised about Churchill. If I remember correctly, your answer was that the only way Churchill would be viable in the long term would be if there were a government policy decision to make it so.

What kind of policy would that be? What would governments have to decide to do, in your opinion, to make it viable in the long term? In the absence of such a policy, what is the internal forecast at CN for the future of Churchill?

Mr. Carson: Again, I prefaced my comments on the Churchill line. . . that it is really a grain line and Sandi Mielitz would be in a better position to answer this.

Mr. Blaikie: You're the general manager for overseas/international markets. You must have some idea of what's going on in Churchill.

Mr. Carson: I do indeed have some idea of what's going on in Churchill, but we have specialists in our group who are responsible for grain. I'll allow them to address the grain issue, since they will be appearing in front of this committee.

Mr. Blaikie: What did you have in mind when you said government policy? You must have had something in mind.

Mr. Carson: With the present volume running through the Port of Churchill and up on that line, this line cannot be economically viable. There has to be a policy decision by the government if they wish to keep that line open.

Mr. Blaikie: To extent that you're in charge of overseas/international markets, why is it the port is not being used to the extent that many people would like it to be used?

Mr. Carson: The decision on what port is used is not Canadian National's decision. It's the Canadian Wheat Board's.

Mr. Blaikie: I understand that.

Mr. Carson: I would suggest you ask this question of them, sir.

Mr. Blaikie: Don't you have an opinion on why people don't use it?

Mr. Carson: I don't have an opinion.

[Traduction]

M. Carson: Je crois qu'une séance complète sera consacrée à la Voie maritime du Saint-Laurent. Un expert du Canadien National fera partie des témoins, le 6 mai, et pourra répondre à ces questions. En ce qui concerne le transport de conteneurs, je dirais simplement que nous ne considérons pas le port de Montréal comme un concurrent à long terme de Halifax. Nos concurrents sont les ports de la côte est des États-Unis.

M. MacDonald: Recherchez-vous en ce moment, comme le CP, une ligne secondaire aux États-Unis qui permettrait de faire la même chose? Le CP s'est rendu acquéreur de la D and H Line et essaye maintenant d'expédier des marchandises par le port de New York.

M. Carson: Nous ne cherchons à acquérir aucune ligne de chemin de fer aux États-Unis, secondaire ou autre.

M. Blaikie: Peut-être pourrais-je revenir sur le point soulevé par M. Wilson au sujet de Churchill. Si je me souviens bien, vous avez répondu que seule une décision du gouvernement permettrait à Churchill de demeurer viable à long terme.

Quelle genre de politique faudrait-il adopter pour cela? À votre avis, que devraient décider les gouvernements pour rendre ce port viable à long terme? En l'absence d'une telle politique, que pense-t-on, au CN, de l'avenir de Churchill?

M. Carson: Encore une fois, à propos de la ligne de Churchill, j'ai tout de suite précisé qu'il s'agissait en fait d'une ligne de transport de céréales et que Sandi Mielitz serait mieux placée que moi pour vous répondre.

M. Blaikie: Vous êtes le directeur général des marchés internationaux et d'outre-mer. Vous devez bien avoir une idée de ce qui se passe à Churchill.

M. Carson: En effet, mais nous avons des spécialistes dans notre groupe qui sont responsables du secteur des céréales. Je leur laisserai le soin de vous en parler puisqu'ils doivent comparaître devant ce comité.

M. Blaikie: À quoi songiez-vous lorsque vous parliez d'une politique du gouvernement? Vous deviez bien avoir une idée là-dessus.

M. Carson: Compte tenu du volume actuel du trafic passant par le port de Churchill et empruntant cette ligne, la viabilité économique de celle-ci est exclue. Si le gouvernement veut que cette ligne continue à être exploitée, il faudra qu'il prenne une décision politique.

M. Blaikie: Etant donné que vous êtes responsable des marchés internationaux et d'outre-mer, comment se fait-il que ce port ne soit pas aussi utilisé que beaucoup de gens le souhaiteraient?

M. Carson: Le choix du port à utiliser n'appartient pas au Canadien National. C'est l'Office canadien du blé qui en décide.

M. Blaikie: Je comprends.

M. Carson: Vous feriez mieux de leur poser cette question, monsieur.

M. Blaikie: N'avez-vous pas d'opinion sur la raison pour laquelle les gens ne l'utilisent pas?

M. Carson: Non.

[Text]

Mr. Blaikie: There seems to be a lot of things you don't have an opinion about. I have no more questions. There's no point in asking questions.

• 1115

Mr. Wilson: I did have one question. It's more of a technical thing to help me understand the container traffic. Are there some height restrictions in the western mountains that impede, at the present time, the potential container flow from the west coast through to central Canada?

Mr. Carson: There are height restrictions to handle the doublestack containers. Most of the import-export containers, the majority of the fleet, are 8 foot, 6 inches high. But increasingly we're getting what are called high-cube containers, 9-foot, 6-inch-high containers. Presently from Halifax to Vancouver we can operate a combination of one high-cube, 9 foot, 6 inches, and one 8-foot, 6-inch container. This has not limited our ability to offer doublestack off either coast at this point. However, by the end of 1992 we will have cleared the remaining infrastructures, specifically through the Rocky Mountains. The work is now ongoing to allow us to handle two high-cube 9-foot, 6-inch containers in doublestack service.

Mr. Wilson: Thank you.

Mr. Keyes: Just one supplemental to Mr. Todd who, while earlier answering questions from my colleague on the Sydney-Truro line said—and I'll say it in a nutshell—that an essential way to reduce costs is to abandon track. In a nutshell that's what you were talking about with regard to the Sydney-Truro line.

Mr. Todd: If I can answer this way, one-third of our revenues comes from 10% of our network—we've got a third, a third and a third. I must say, every railroad in North America has undergone that problem. The U.S. railroads began addressing this some years ago, before the Canadian railroads did, because they went under deregulation before we did. But yes, given that two-thirds of our track accounts for 10% of our revenues, getting our cost down is important.

Mr. Keyes: As for the Sydney-Truro line—you can correct me if I'm wrong—you said earlier that projecting that in four to five years it will not be a money maker for CN, it is up for sale to an American buyer. When you talk about track abandonment in that way, how do you reconcile that particular point of view with what the NTA has said concerning the costs attributable to lines abandoned? The lines abandoned in each of the past four years amount to only a fraction of 1% of the annual total system operating cost.

Mr. Todd: I'm not familiar with what you're quoting.

Mr. Keyes: The NTA said this.

Mr. Todd: What did they say? I don't understand.

[Translation]

M. Blaikie: Vous semblez ne pas avoir d'opinion sur une foule de choses. Je n'ai pas d'autres questions à poser. Cela ne sert à rien d'en poser.

M. Wilson: J'en avais une, moi, à poser. Il s'agit plutôt d'un point technique pour m'aider à comprendre comment fonctionne le trafic de conteneurs. Y a-t-il actuellement dans les montagnes de l'Ouest des contraintes de hauteur qui entravent le trafic de conteneurs entre la côte ouest et le centre du Canada?

M. Carson: Il y en a en ce qui concerne les conteneurs gerbés. La plupart des conteneurs maritimes d'import-export, en fait la majorité de la flotte, mesurent 8 pieds 6 pouces de haut mais, de plus en plus, nous utilisons ce que l'on appelle des conteneurs de grande capacité, qui mesurent 9 pieds 6 pouces de haut. Actuellement, entre Halifax et Vancouver, nous pouvons combiner un conteneur de grande capacité et un conteneur ordinaire. Cela ne nous a pas empêché d'offrir un service de conteneurs gerbés au départ des deux côtes. Cependant, à la fin de 1992, nous aurons fini d'aménager les infrastructures, en particulier dans les Rocheuses. Les travaux sont en cours. Nous pourrions ainsi assurer une desserte de deux conteneurs gerbés de 9 pieds 6 pouces.

M. Wilson: Merci.

M. Keyes: Je voudrais poser une question supplémentaire à M. Todd qui, lorsqu'il répondait tout à l'heure aux questions de mon collègue à propos de la ligne Sydney-Truro, a déclaré—je résume—qu'un des moyens les plus efficaces pour réduire les coûts était de cesser d'utiliser certaines voies. C'est, en un mot, ce que vous disiez à propos de la ligne Sydney-Truro.

M. Todd: Disons qu'un tiers de nos recettes est assuré par 10 p. 100 de notre réseau—nous avons trois tiers distincts. Je dois dire que toutes les sociétés de chemins de fer d'Amérique du Nord ont connu ce problème. Les chemins de fer américains s'y sont attaqués il y a quelques années, avant les canadiens, parce qu'ils ont été déréglementés avant nous. Mais je dirais effectivement qu'étant donné que 10 p. 100 de nos recettes sont assurés par deux tiers de nos lignes, qu'il est important de réduire nos coûts.

M. Keyes: À propos de la ligne Sydney-Truro—reprenez-moi si je me trompe—vous avez dit tout à l'heure que vous aviez prévu qu'elle cesserait d'être rentable pour le CN d'ici quatre ou cinq ans et que vous l'aviez offerte à un acheteur américain. Lorsque vous parlez d'abandonner ainsi une ligne de chemin de fer, comment conciliez-vous cela avec ce qu'a dit l'ONT au sujet des coûts attribuables aux lignes abandonnées? Celles qui l'ont été au cours des quatre dernières années représentent moins de 1 p. 100 du coût d'exploitation annuelle de l'ensemble du réseau.

M. Todd: Ce sont là des chiffres que je ne connaissais pas.

M. Keyes: C'est ce qu'a dit l'ONT.

M. Todd: Qu'a-t-il dit? Je ne comprends pas.

[Texte]

Mr. Keyes: The NTA says that costs attributable to the lines abandoned in each of the past four years amount to only a fraction of 1% of the total annual system operating cost. You're coming to us and saying, here's Sydney-Truro, we are going to sell it off because we project in four to five years that it's not going to make money. How do you reconcile that point of view with what the NTA is saying?

Mr. Todd: We're trying to increase traffic on that line, trying to maintain the line and increase traffic. Our view is that if it indeed falls into a money losing position we would apply for abandonment and there would be no service. That is not to our benefit—

Mr. Keyes: Nor to the 3,800 people who work along that line and depend on that line.

Mr. Todd: There are not 3,800 people associated with our Truro-Sydney line.

Mr. Keyes: In the related industries there would be. Now in light of that do you really think the NTA would let you sell it—

Mr. MacDonald: Let you abandon it.

Mr. Carson: There's a difference. I think we'll let the NTA make its own decision on that line.

Mr. Keyes: And they will. But what do you think?

• 1120

Mr. Carson: They will indeed. Our preference and the direction we're taking is to sell that line and have it operated as a short line, so that the traffic can be retained and can feed into the core infrastructure within Canadian National.

Mr. Keyes: And if the independent American owner sees that it won't make them any money, then there's no problem with abandoning that line. However, if CN had a problem with that line, with the NTA they'd have a great deal of trouble abandoning it.

Mr. Carson: The objective of CN is to retain and grow that business on the line.

Mr. Keyes: Yes, and at the same time to try to sell or benefit.

Mr. Carson: We feel that having it run as a short line is advantageous to that goal.

Mr. Keyes: Thank you.

Mr. MacDonald: Mr. Chairman, I need to ask two very quick ones, because this is a very important issue.

The Chairman: We've given a great deal of additional licence here with reference to the issue. The committee's direction is to study the competitiveness of ports. I have difficulty appreciating the amount of time that has been spent with reference to the issue of the Truro-Sydney line as it relates to the total issue of ports competitiveness. However, I understand that there can be some correlation here.

I would appreciate it if you would deal with your two questions very quickly so that we can move on.

[Traduction]

M. Keyes: L'ONT dit que les coûts attribuables aux lignes abandonnées au cours de chacune des quatre dernières années représentent moins de 1 p. 100 du coût d'exploitation annuelle total du réseau. Et vous venez nous dire que vous allez vendre la ligne Sydney-Truro parce que vous prévoyez que, d'ici quatre ou cinq ans, elle cessera d'être rentable. Comment conciliez-vous cela avec ce que dit l'OTC?

M. Todd: Nous essayons d'accroître le trafic sur cette ligne et de la maintenir. Nous considérons que si elle cesse d'être rentable et nous demanderons l'autorisation de l'abandonner et le service cessera. Cela n'est pas dans notre intérêt. . .

M. Keyes: Ni celui des 3,800 personnes qui travaillent le long de cette ligne et en dépendent.

M. Todd: Il n'y a pas 3,800 personnes qui travaillent sur cette ligne.

M. Keyes: Il y en a, si vous comptez les industries connexes. Compte tenu de tout cela, pensez-vous vraiment que l'ONT vous laisserait la vendre. . .

M. MacDonald: Vous laisserait l'abandonner.

M. Carson: Il y a une différence. Je crois que nous laisserons à l'ONT le soin d'en décider.

M. Keyes: Et c'est ce qu'il fera. Mais qu'en pensez-vous vous-même?

M. Carson: En effet. Nous préférierions, et c'est la voie que nous avons choisie, vendre cette ligne afin qu'elle soit exploitée comme une ligne secondaire de manière à maintenir le trafic et à alimenter l'infrastructure de base du Canadien National.

M. Keyes: Et si les propriétaires américains indépendants s'aperçoivent qu'elle n'est pas rentable, rien ne les empêchera de l'abandonner. Cependant, si la même ligne posait un problème au CN, il aurait beaucoup de difficulté à l'abandonner à cause de l'ONT.

M. Carson: L'objectif du CN est de conserver et d'accroître le trafic sur cette ligne.

M. Keyes: Oui, et en même temps d'essayer de la vendre ou d'en tirer profit.

M. Carson: Nous considérons que ce serait avantageux qu'elle soit exploitée comme ligne secondaire.

M. Keyes: Merci.

M. MacDonald: Monsieur le président, je voudrais poser deux très brèves questions, car c'est très important.

Le président: Nous vous avons accordé beaucoup de latitude à propos de cette question. La tâche du comité est d'étudier la compétitivité des ports. J'ai du mal à justifier le temps que nous avons consacré à la question de la ligne Truro-Sydney, encore qu'elle ait sans doute un rapport avec la question générale de la compétitivité des ports.

Je vous serais donc obligé d'être très bref afin que nous puissions poursuivre.

[Text]

Mr. MacDonald: Mr. Chairman, just to get you off the hook, there is a major correlation between the pricing structure of the commodities that are moved, particularly the container traffic on the Halifax to Montreal route, if you lose the spur line traffic that contributes to a levelling out of the cost. Coming from New Brunswick you should fully realize that, because you've lost most of your spur lines there, as we have in many parts of Nova Scotia.

The Sydney-Truro line may be essential, but what I'm trying to point out here is that if CN is allowed through a back-door approach to abandon the Sydney-Truro line, it will have a major impact on the revenues it will get on the rest of its line from Truro to Montreal. It could have a massive impact on the freight rate structure, and therefore the competitiveness, of the Port of Halifax. These are like snakes in a basket—you can't untwine them.

The Chairman: I appreciate you drawing that to our attention but I think your time would be better spent asking the questions you are referring to.

Mr. MacDonald: The question I refer to specifically deals with the viability of the line, which is essential to the competitiveness of the freight rate structure on the main line. This is a technical matter, but if you're selling the line, you know the answer. In three or four years' time, if the line is losing money as a short line and if there's an application for abandonment, does CN believe that it has a responsibility to pick the line back up?

Mr. Todd: I'm not in a position to answer that.

The Chairman: Please ask your second question so that the witnesses can respond to both questions in tandem.

Mr. MacDonald: My second question deals with the Port of Halifax. What process do I have to go through to get CN to indicate the price-setting structure? I've asked the minister on at least eight occasions in the House if he would order an inquiry into CN's freight rate pricing practices on the Halifax to Montreal line, specifically on containers, but he has refused.

I've also asked the chairman of the National Transportation Agency to undertake an inquiry. Reports in one of the Toronto papers indicated that they were prepared, and 48 hours later somebody in the government pulled some strings and they declined to order an inquiry into CN's freight rate structure. What do I have to do to find out if your structure on freight rates between Halifax and Montreal is indeed cost-recovering, that it's not padded?

• 1125

Mr. Carson: I've answered the question as best I can. The traffic moving between that port and central Canada is indeed 95% under confidential contract. They are negotiated specifically between our customers and Canadian National and are not for disclosure.

[Translation]

M. MacDonald: Monsieur le président, soyez tranquille, il existe un rapport très étroit avec les tarifs de transport des marchandises, en particulier le trafic de conteneurs sur la ligne Halifax-Montréal, quand on parle de disparition du trafic des lignes secondaires qui contribue au nivellement du coût. Vous qui venez du Nouveau-Brunswick, vous devriez parfaitement le comprendre, puisque vous avez perdu la plupart de vos lignes secondaires dans cette province, comme c'est d'ailleurs le cas dans de nombreuses régions de la Nouvelle-Écosse.

La ligne Sydney-Truro est peut-être vitale, mais ce que j'essaie de montrer ici, c'est que si l'on autorise le CN à utiliser un moyen détourné pour l'abandonner, cela aura de graves répercussions sur les recettes assurées par le reste de sa ligne de Truro à Montréal. Cela pourrait avoir d'énormes répercussions sur le régime de tarifs marchandises et donc, sur la compétitivité du port de Montréal. C'est un peu comme un noeud de vipères—il est impossible de le démenter.

Le président: Je vous remercie d'avoir attiré notre attention sur ce point mais je crois que vous feriez mieux de poser les questions qui vous préoccupent.

M. MacDonald: Ma question a précisément trait à la viabilité de cette ligne, qui est essentielle à la compétitivité du régime de tarifs marchandises appliqué sur la ligne principale. C'est là un point technique, mais si vous vendez la ligne, vous connaissez la réponse. Dans trois ou quatre ans, si elle perd de l'argent comme ligne secondaire et si une demande d'abandon est présentée, le CN se considérera-t-il obligé de la reprendre?

M. Todd: Je ne suis pas en mesure de répondre à une telle question.

Le président: Veuillez poser votre deuxième question de manière à ce que les témoins puissent répondre aux deux l'un après l'autre.

M. MacDonald: Ma seconde question a trait au port de Halifax. Que dois-je faire pour obtenir du CN qu'il me communique son régime d'établissement des prix. À huit reprises au moins, j'ai demandé au Ministre, à la Chambre, d'ordonner une enquête sur les pratiques d'établissement des tarifs de fret du CN sur la ligne Halifax-Montréal, en particulier en ce qui concerne les conteneurs. Il a toujours refusé.

J'ai également demandé au président de l'Office national des Transports d'entreprendre une enquête. Selon un des journaux de Toronto, il était prêt à le faire mais 48 heures plus tard, quelqu'un au gouvernement a tiré quelques ficelles et il a finalement décidé de ne pas ordonner d'enquête sur le régime de tarifs marchandises du CN. Que dois-je faire pour m'assurer que ce régime permet effectivement de recouvrer les frais entre Halifax et Montréal, qu'il n'est pas trafiqué?

M. Carson: J'ai répondu du mieux possible à la question. Le trafic entre ce port et le centre du Canada est en effet couvert à 95 p. 100 par des contrats confidentiels. Ceux-ci sont négociés entre nos clients et le Canadien National et ne doivent pas être divulgués.

[*Texte*]

The Chairman: And the first question Mr. MacDonald asked, what was your response to that?

Mr. Todd: If I may, I think a question like that is more appropriately asked of our chief executive when he appears on our annual report. That's a major policy question that should be addressed by him.

The Chairman: I want to thank you, gentlemen, for appearing before the committee today. I thank committee members for their thoughtful and well-prepared questions. We'll look forward to hearing the witnesses on May 6.

Mr. Carson: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We have one matter of business I'd appreciate committee members staying for.

Mr. Keyes: Is it possible, Mr. Chairman, to invite the CEO of CN? Maybe we can get some answers to some questions we couldn't get with these witnesses.

The Chairman: I'm in the committee's hands.

Mr. Keyes: There were half a dozen questions I asked that they couldn't answer or that they were going to get back to us with figures later. And there were a couple of questions around the table—

The Chairman: In all fairness, they suggested on several occasions that some of the questions being put would be better put to the witnesses who are appearing on May 6. Perhaps we should reserve our judgment as to whether or not we want further witnesses from CN until after we've heard from the witnesses on May 6.

Mr. Keyes: Which witnesses are we getting from CN on May 6?

The Clerk of the Committee: That's for the subcommittee on the St. Lawrence Seaway.

Mr. Keyes: Which one is it? Do you remember?

An hon. member: It's the vice-president from the western region.

Mr. Keyes: We have the vice-president of CN sitting here and he couldn't answer questions on the east, for heaven's sake. How are we going to get any answers from a VP who's out west somewhere?

An hon. member: She's better.

Mr. Keyes: I hope she can talk.

The Chairman: Is that on the record?

Mr. MacDonald: Yes, everything is on the record.

Mr. John Christopher (Committee Researcher): She was the one at the grains conference in Winnipeg who was talking about branch lines. She has quite a good understanding.

Mr. Wilson: These guys here are saying we're going to hear from Sandi and so on on May 6. I was assuming that was a regular hearing of the committee. Now I find it's a subcommittee studying the seaway. Something isn't quite right there. I assume all of us on the committee ought to—

[*Traduction*]

Le président: Et quelle est votre réponse à la première question de M. MacDonald?

M. Todd: Si vous me le permettez, je crois qu'il serait préférable de poser une question de ce genre à notre président lorsqu'il présentera notre rapport annuel. C'est une question de politique majeure à laquelle il est seul habilité à répondre.

Le président: Je vous remercie, messieurs, d'avoir bien voulu comparaître devant le comité aujourd'hui. Je remercie nos membres de leurs questions incisives et bien préparées. Nous entendrons avec plaisir les témoins le 6 mai.

M. Carson: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous avons une affaire à régler et je serais reconnaissant aux membres du comité de bien vouloir rester pour que nous le fassions.

M. Keyes: Serait-il possible, monsieur le président, d'inviter le PDG du CN? Peut-être pourrait-il nous donner des réponses à certaines des questions posées à ces témoins.

Le président: Je m'en remets à la décision du comité.

M. Keyes: J'ai bien posé une demi-douzaine de questions auxquelles ils ont été incapables de répondre ou pour lesquelles ils doivent nous fournir ultérieurement des chiffres. Et il y a aussi une ou deux autres questions. . .

Le président: En toute honnêteté, ils ont déclaré à plusieurs reprises qu'il serait préférable de poser certaines de ces questions aux témoins qui doivent comparaître le 6 mai. Peut-être serait-il bon d'avoir entendu ceux-ci avant de décider si nous voulons convoquer d'autres témoins du CN.

M. Keyes: Quels témoins du CN allons-nous entendre, le 6 mai?

Le greffier du Comité: C'est pour le sous-comité de la Voie Maritime du Saint-Laurent.

M. Keyes: Lequel? Vous souvenez-vous?

Une voix: C'est la vice-présidente pour la région de l'Ouest.

M. Keyes: Mais nous avons ici le vice-président du CN qui n'a même pas été capable de répondre à nos questions concernant l'Est. Comment réussissons-nous à en obtenir d'une vice-présidente qui est quelque part dans l'Ouest?

Une voix: Elle est meilleure que lui.

M. Keyes: J'espère qu'elle n'est pas muette.

Le président: Est-ce noté?

M. MacDonald: Oui, tout est noté.

M. John Christopher (rechercheur du Comité): C'est elle qui a participé à la Conférence de Winnipeg sur les grains et qui a parlé des embranchements. Elle connaît fort bien la question.

M. Wilson: Les gens que nous venons de voir disent que nous entendrons Sandi, etc., le 6 mai. Je pensais qu'il s'agissait d'une réunion ordinaire du comité et j'apprends maintenant qu'il s'agit d'un sous-comité d'étude de la Voie Maritime. Il y a quelque chose qui ne va pas. J'estime que tous les membres du comité devraient. . .

[Text]

Mr. Keyes: Maybe it could be a joint meeting of the seaway and port—

Mr. Atkinson: We certainly wouldn't object to other members of the committee coming to the subcommittee.

Mr. Keyes: If this committee were to meet in conjunction with the seaway subcommittee with that witness, then we could both have. . . It's the same clerk; it's the same members. Why don't we have a joint meeting so we can glean from them answers on matters that were raised today? Would that be acceptable to the chair? I move it.

The Chairman: I have no difficulty with it.

Mr. Keyes: Unless you want to call her back the next day.

Mr. Wilson: What I'm getting at is I was hoping it would be a regular meeting of Transport, not adding another one on top of, since there are a few other committees—

The Chairman: Why don't we make that meeting a regular meeting of Transport on May 6? We'll deal with the two issues, the seaway issue and this other. Is that satisfactory to you, Ken?

Mr. Atkinson: Certainly. I have no problem with it. The more the merrier.

The Chairman: So ordered.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: See how efficient we are.

I have one matter of business to deal with. It's called "extension of consultant's contract". I would entertain a motion as is written on your agenda.

Mr. Keyes: I so move, Mr. Chairman.

The Chairman: It has been moved and seconded.

Motion agreed to [See *Minutes of Proceedings*]

The Chairman: We have no further meetings this week.

The Clerk: Only the subcommittee on the seaway, on Thursday afternoon, pilotage. You have the notice for that.

• 1130

The Chairman: What time is the meeting on May 6? That's a Wednesday.

The Clerk: At 3.30 p.m.

The Chairman: That's a terrible day to have a meeting.

We'll adjourn to the call of the chair.

[Translation]

M. Keyes: Peut-être pourrait-on tenir une réunion mixte du Sous-comité de la Voie Maritime et de celui des ports. . .

M. Atkinson: Nous n'avons certainement aucune objection à ce que d'autres membres du comité assistent à la réunion du sous-comité.

M. Keyes: Si ce comité se réunissait avec le sous-comité de la Voie Maritime lors de la comparution de ce témoin, nous pourrions. . . C'est le même greffier; ce sont les mêmes membres. Pourquoi ne pas avoir une réunion commune de manière à pouvoir obtenir des réponses sur les questions soulevées aujourd'hui? Le président l'accepterait-il? J'en fais la proposition.

Le président: Je n'ai aucune objection.

M. Keyes: À moins que vous ne vouliez la rappeler le lendemain.

M. Wilson: Ce que j'essaie de dire, c'est que j'espérais que ce serait une réunion ordinaire du Comité des Transports et non pas une réunion supplémentaire, étant donné qu'il y a plusieurs autres comités. . .

Le président: Pourquoi ne pas en faire une réunion ordinaire du Comité des Transports, le 6 mai? Nous pourrions ainsi traiter les deux questions, celle de la Voie Maritime et l'autre. Cela vous paraît-il acceptable, Ken?

M. Atkinson: Certainement. Je n'ai aucune objection. Plus on est de fous. . .

Le président: Il en est ainsi ordonné.

M. Keyes: Merci, monsieur le président.

Le président: Vous voyez comme nous sommes efficaces.

J'ai une autre affaire à examiner avec vous. Il s'agit du renouvellement du contrat du consultant. Je suis prêt à entendre une proposition comme le prévoit l'ordre du jour.

M. Keyes: J'en fais la proposition, monsieur le président.

Le président: La motion a été présentée et appuyée.

La motion est adoptée [Voir *Procès-verbaux*]

Le président: Nous n'avons pas d'autre réunion, cette semaine.

Le greffier: Seule celle du Sous-comité de la Voie Maritime, jeudi après-midi, à propos du pilotage. Vous avez reçu l'avis.

Le président: À quelle heure nous réunissons-nous le 6 mai? C'est un mercredi.

Le greffier: À 15h30.

Le président: C'est un très mauvais jour pour siéger.

La séance est levée.

MAIL  **POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

K1A 0S9

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From CN Rail:

Cliff Carson, General Manager, Overseas/International Markets;

Dave Todd, Vice-President, Government Affairs.

TÉMOINS

De Canadien National:

Cliff Carson, directeur général, Marchés internationaux et d'outre-mer;

Dave Todd, vice-président, Affaires gouvernementales.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 20

Thursday, May 7, 1992

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 20

Le jeudi 7 mai 1992

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on February 25, 1992, consideration of the competitiveness and viability of Canada's Ports

Future Business

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement ainsi qu'en vertu de l'ordre adopté par le Comité en date du 25 février 1992, considération de la viabilité et la compétitivité des ports du Canada

Travaux futurs

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Stan Keyes
Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

(ERRATA)

Issue No 18

At page 3

in the French version, under “Procès-verbal”, the entries under “Clause 2” of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade, concerning amendments at page 2 of the Bill, should read as follows:

Article 2

Retrancher la ligne 14, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«(ii) soit vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit,»

Retrancher la ligne 24, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«soit vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit,».

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Stan Keyes
Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

(ERRATA)

Fascicule n° 18

À la page 3

dans la version française, sous la rubrique «Procès-verbal», les entrées sous «Article 2» sur le projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage, ayant trait aux modifications apportées à la page 2 du projet de loi, devraient se lire comme suit:

Article 2

Retrancher la ligne 14, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«(ii) soit vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit,»

Retrancher la ligne 24, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«soit vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit,».

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, April 9, 1992

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

THIRD REPORT

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, October 9, 1991, your Committee has considered Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 2

Strike out line 26, on page 2, and substitute the following therefor:

“other than as an in-transit call, either directly or by way of a place;”

Strike out line 37, on page 2, and substitute the following therefor:

“other than as an in-transit call, either directly or by way of a place;”

Add immediately after line 21, on page 3, the following:

“in-transit call” means any call, other than an emergency or technical call, by a ship at any place where passengers go ashore temporarily but who re-board the vessel before the ship leaves that place or are transported by land to another location to re-board the same ship;”.

Strike out line 2, on page 4, and substitute the following therefor:

“an emergency call or an in-transit call, that is for a purpose. . .”

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this bill (*Issues Nos. 12, 14, 15 and 18, which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,

Robert A. Corbett,

Chairman.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 9 avril 1992

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément à l'Ordre de renvoi adopté par la Chambre le mercredi 9 octobre 1991, votre Comité a considéré le projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes :

Article 2

Retrancher la ligne 14, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit :

«(ii) soit vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit,»

Retrancher la ligne 24, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit :

«(ii) soit à partir d'un lieu au Canada, exception faite des escales de transit, à destination du même lieu»

Ajouter après la ligne 8, à la page 3, ce qui suit :

«escales de transit» s'entend de toute escale, autre qu'une escale technique ou d'urgence, à l'occasion de laquelle les passagers vont à terre temporairement, mais remontent à bord avant l'appareillage ou sont ramenés, par transport terrestre, au même navire pour y remonter à un autre endroit.»

Retrancher la ligne 10, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

«d'une escale d'urgence ou d'une escale de transit, non destinée à»

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules nos 12, 14, 15 et 18, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 7, 1992
(33)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley and Lee Richardson.

Acting Members present: Bill Casey for Denis Pronovost; David Stupich for Iain Angus; Marcel R. Tremblay for Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Coast Guard: R.A. Quail, Commissioner; Michael Turner, Deputy Commissioner; and Donald Morrison, Director General, Harbours and Ports.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2) and the terms of reference adopted by the Committee on February 25, 1992, consideration of the competitiveness and viability of Canada's Ports. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 25, 1992, Issue No. 12*).

R.A. Quail, and the other witnesses, answered questions.

At 11:20 o'clock a.m., the Committee proceeded to discuss its future business.

It was agreed,—That the Committee proceed *in camera*.

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 7 MAI 1992
(33)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 05, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley et Lee Richardson.

Membres suppléants présents: Bill Casey remplace Denis Pronovost; David Stupich remplace Iain Angus; Marcel R. Tremblay remplace Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Garde côtière canadienne: R.A. Quail, commissaire; Michael Turner, commissaire adjoint; Donald Morrison, directeur général, Hâvres et ports.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement ainsi qu'à l'ordre qu'il a adopté le 25 février 1992, le Comité fait le point sur la viabilité et la compétitivité des ports du Canada (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 25 février 1992, fascicule n° 12*).

R.A. Quail de même que les autres témoins répondent aux questions.

À 11 h 20, le Comité délibère de ses travaux.

Il est convenu,—Que le Comité déclare le huis clos.

À 12 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, May 7, 1992

• 1005

The Chairman: Order. I wish to extend a welcome to the witnesses this morning from the Canadian Coast Guard. We have with us Mr. R. A. Quail, Commissioner of the Canadian Coast Guard, and his colleagues, Mr. Don Morrison and Mr. Michael Turner.

Welcome, gentlemen, to the continuing process of the proceedings of the Standing Committee on Transport, as we deliberate on the competitiveness and viability of Canada's ports as well as the role of the Canadian Coast Guard.

I would point out that this is a continuation from where we left off the last time. Therefore, I will simply ask members to put forward any comments or questions they might have.

Mr. Keyes (Hamilton West): Thank you, Mr. Quail, for returning to the committee.

On April 15, 1992, the Canadian Shipowners Association announced its intention to withhold the payment of all pilotage invoices for services provided under the jurisdiction of the Laurentian Pilotage Authority, or LPA. What is Transport Canada's position regarding the CSA's action?

Mr. R. A. Quail (Commissioner, Canadian Coast Guard): Mr. Chairman, the Coast Guard's primary concern in dealing with the current situation is with both safety and protection of the environment, and with ensuring that the ships going through the area are meeting those criteria. That is the overriding consideration.

With respect to dealing with the matter as it stands between the CSA, its member companies, and the LPA, it is our view at this point that this is an issue between the CSA and the LPA. The Laurentian Pilotage Authority was established as a crown corporation, one of four across the country, to deal with pilotage in and on a regional basis. The issues that are on the table, as we understand them, are issues dealing mainly with the composition of the board of examiners for pilotage certificates. We would hope that between the pilotage authority and the CSA and the other players that also use the pilotage service in the St. Lawrence River, they will work out their issues on a regional basis.

Mr. Keyes: Thank you for the background on how the system works. However, in light of your first statement, in light of your mission or what you want to accomplish or what you want to maintain, is Transport Canada going to get involved in discussions with the CSA and the LPA to try to resolve this situation, or is it going to have a completely a hands-off attitude?

Mr. Quail: I am not sure I would say it would be a completely hands-off attitude. I have had some discussions with the chairman of the LPA. I have also had some informal discussion with the president of the CSA. We are following the ongoing events and the discussions, and at this point are going to follow on, on that kind of basis.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 7 mai 1992

Le président: La séance est ouverte. Je souhaite la bienvenue à nos témoins de ce matin, les représentants de la Garde côtière canadienne. Nous accueillons M. R.A. Quail, commissaire de la Garde côtière canadienne, et ses collègues, MM. Don Morrison et Michael Turner.

Bienvenue, messieurs, à cette autre séance du Comité permanent des transports qui étudie actuellement la compétitivité et la viabilité des ports canadiens ainsi que le rôle de la Garde côtière canadienne.

Nous poursuivons ici la discussion qui avait été amorcée à notre dernière réunion. Par conséquent, je demanderai dès maintenant aux membres du comité s'ils désirent faire des commentaires ou poser des questions.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Merci, monsieur Quail, d'être revenu nous voir.

Le 15 avril 1992, l'Association des armateurs canadiens a annoncé son intention de ne pas payer les factures de pilotage pour les services qui avaient été dispensés par l'Administration de pilotage des Laurentides, l'APL. Quelle est la position de Transports Canada à cet égard?

M. R.A. Quail (commissaire, Garde côtière canadienne): Monsieur le président, à ce sujet, la Garde côtière se préoccupe surtout d'assurer la sécurité et la protection de l'environnement et de veiller à ce que les navires qui traversent cette région répondent aux critères. C'est là notre principale préoccupation.

En ce qui concerne le litige qui oppose l'Association des armateurs canadiens et les sociétés qui en sont membres et l'APL, nous estimons que la question doit être réglée par les deux parties en cause. L'Administration de pilotage des Laurentides est l'une des quatre sociétés d'État qui ont été créées pour s'occuper des activités régionales de pilotage. À notre avis, les questions dont il s'agit portent surtout sur la composition des comités d'examen concernant les certificats de pilotage. Nous espérons que l'APL, l'Association des armateurs canadiens et les autres utilisateurs du service de pilotage du fleuve Saint-Laurent pourront régler leurs différends au niveau régional.

M. Keyes: Merci de nous avoir expliqué comment fonctionne le système. Cependant, à la lumière de votre première déclaration et de votre mission ou ce que vous aimeriez accomplir ou maintenir, Transports Canada participera-t-il aux discussions avec l'Association des armateurs canadiens et l'APL afin de tenter de résoudre ce problème, ou préfère-t-il ne pas s'en mêler?

M. Quail: Je n'irai pas jusqu'à dire qu'on ne veut pas s'en mêler. J'ai eu des entretiens avec le président de l'APL et des discussions avec le président de l'Association des armateurs canadiens. Nous suivons le déroulement des discussions de près et nous continuerons de le faire.

[Text]

Mr. Keyes: In 1985 the LPA established the Blouin committee to examine its operations with the aim to improve productivity as well as to examine the compulsory pilotage zones, ships and classes of ships subject to compulsory pilotage, the issuance of pilotage certificates, and the granting of waivers to compulsory pilotage.

The committee made several recommendations for change concerning the examination process for the issuance of pilotage certificates. It has also recommended that granting of waivers to compulsory pilotage be based on the assumed knowledge of the ship's officers. The LPA responded by proposing amendments to the regulations regarding compulsory pilotage zones and the issuance of pilotage certificates. These have been sent to Transport Canada, but nothing has been done with them. Why hasn't Transport Canada taken some action on those recommendations? Perhaps it has and we just haven't heard about it.

• 1010

Mr. Quail: I'm not totally clear if you are referring to some regulations that were drafted by the Laurentian Pilotage Authority for changes with respect to its regulations in the river. Those proposed regulatory amendments were related to zones, with respect to areas of compulsory pilotage. I believe it also referred to composition of the board of examiners and a number of other issues.

Those were sent to us in Ottawa on the basis of information. It is my view they were not formally sent to the minister for publication. About the time it sent them to us for information purposes, there was also the question that the tanker safety panel had been established and was touring the country. This would also be an issue for it to look at the question of pilotage.

At about the same time, I believe, the previous chairman of the pilotage authority undertook to take in hand fairly extensive consultations along the river with very interested groups.

Mr. Keyes: But the LPA did propose amendments?

Mr. Quail: The LPA did not send the regulations with a recommendation that they be published in the *Canada Gazette*. That is my view. It provided us with information copies.

Mr. Keyes: The Great Lakes Pilotage Authority exempts the Canadian laker fleet from compulsory pilotage on a yearly basis. There was the advent of the Canadian salties and lakers that trade in the lakes during the season, and overseas for the rest of the year.

They introduced the GLPA rule in the mid-80s, that those Canadian ships had to have a pilot when they operated on the Great Lakes. The validity of the criteria applied by the GLPA to the salties and lakers was challenged in the Federal Court by Misener Shipping in 1986. In May 1987 the Federal Court ruled in favour of Misener.

[Translation]

M. Keyes: En 1985, l'Administration de pilotage des Laurentides a créé le comité Blouin qui avait pour mission d'examiner les activités de l'APL en vue d'en améliorer la productivité, et d'étudier les zones de pilotage obligatoire, les navires et types de navires assujettis au pilotage obligatoire, la délivrance des certificats de pilotage et l'octroi des exemptions au pilotage obligatoire.

Ce comité a recommandé que des modifications soient apportées au processus d'examen menant à la délivrance des certificats de pilotage. Il a aussi recommandé que l'octroi des exemptions au pilotage obligatoire soit fondé sur les connaissances présumées des officiers des navires. L'APL a répondu en proposant des modifications aux règlements sur les zones de pilotage obligatoire et sur la délivrance des certificats de pilotage. Ces modifications ont été communiquées à Transports Canada, mais rien n'a été fait depuis. Pourquoi Transports Canada n'a-t-il pas donné suite à ces recommandations? Peut-être des mesures ont-elles été prises et nous l'ignorons.

M. Quail: Je ne suis pas certain si vous faites allusion aux règlements qu'a rédigés l'Administration de pilotage des Laurentides pour modifier son Règlement de navigation sur le fleuve. Ces modifications réglementaires proposées portaient sur les zones de pilotage obligatoire. Je crois qu'on y traitait aussi de la composition des comités d'examen et d'autres questions.

Ce document nous a été envoyé, à Ottawa, à titre de renseignement. Je ne crois pas qu'il ait été officiellement transmis au ministre pour publication. À peu près au moment où nous avons reçu ce document, le Comité d'examen de la sécurité des navires citernes a été créé et a amorcé sa tournée nationale. Ce comité devait aussi étudier la question du pilotage.

Autour de cette date, je crois, l'ancien président de l'Administration de pilotage a entrepris des consultations exhaustives auprès des groupes intéressés à la navigation sur le fleuve.

M. Keyes: Mais l'APL n'a-t-elle pas proposé des modifications?

M. Quail: L'APL n'a pas recommandé qu'un Règlement modifié soit publié dans la *Gazette du Canada*. D'après moi, elle nous a seulement envoyé le document à titre d'information.

M. Keyes: L'Administration de pilotage des Grands Lacs accorde des exemptions annuelles de pilotage obligatoire à la flotte canadienne de navires des Grands Lacs. Mais, maintenant, il y a les navires océaniques et les navires des Grands Lacs qui circulent sur les Grands Lacs pendant la saison de navigation dans cette région et outre-mer le reste de l'année.

Au milieu des années 80, l'APGL a commencé à exiger de ces navires canadiens qu'ils aient un pilote pour naviguer sur les Grands Lacs. En 1986, Misener Shipping a contesté en Cour fédérale la validité de cette exigence qu'imposait l'APGL aux navires des Grands Lacs et aux navires océaniques circulant sur les Grands Lacs. En mai 1987, la Cour fédérale a donné raison à Misener.

[Texte]

The GLPA then proposed amendments to regulations on compulsory pilotage and changes to the examination process for certification of pilots. It was strongly opposed by CSA, and in an attempt to find a compromise, the Minister of Transport appointed Ms Gauthier to conduct an investigation concerning those proposed regulatory changes in November 1989. In May 1990 she submitted her report containing a number of recommendations to the minister. What has happened to Madam Gauthier's report and recommendations?

Mr. Quail: The report from the investigating officer, Madam Gauthier, has been reviewed. It has been made available to the interested parties—the CSA, the shipping federation and the pilotage corporations. There have been ongoing discussions between our offices and the Great Lakes Pilotage Authority to get its views on the recommendations.

I know you had Mr. Armstrong, the chairman of the Great Lakes Pilotage Authority, here previously. I believe he said they were generally supportive of the recommendations in the Gauthier report.

Subsequent to that, the president of the CSA has reviewed the report and made some further comments with respect to how they would like to see the matter resolved. We have that under consideration at this time. We are outstanding to make a recommendation to the minister on the final resolution of the Gauthier report.

• 1015

The key issue, as we see it, would be the number of trips that the persons who are receiving the exemption should make over what period of time in order to be assured that, from a safety point of view, they have the appropriate and requisite local knowledge in order to carry out the work they have to do. That is how the existing exemptions are made, and this is a modification of that proposal.

Mr. Keyes: So am I getting a message from you that the status quo will remain.

Mr. Quail: No. You're getting from me, Mr. Chairman and Mr. Keyes, that we have this report. We have the documentation that has been submitted by the CAS, and we have to make a recommendation to the minister on how we should resolve this report.

Mr. Keyes: When can we see that? When do you expect it?

Mr. Quail: I would hope between now and the end of this year. I would not like us in any way to change anything dealing with the current status of how things operate in the middle of the navigation season. If we were going to make any decisions that would be different from now, and I would note that even the CSA proposal is different from now, we would not want, in the interest of having a reasonably smooth operation, to introduce them in the middle of the year. Our game plan would be to resolve this presumably before the start of the next navigation season, which would be next April 1.

[Traduction]

L'APGL a alors proposé des modifications aux règlements sur le pilotage obligatoire et changé le processus d'examen des pilotes. L'Association des armateurs canadiens s'est fermement opposée à cette mesure. En novembre 1989, afin de trouver un compromis, le ministère des Transports a demandé à M^{me} Gauthier de mener une enquête sur les changements réglementaires proposés. En mai 1990, M^{me} Gauthier a déposé un rapport contenant des recommandations au ministre. Qu'a-t-on fait du rapport de M^{me} Gauthier et de ses recommandations?

M. Quail: Nous avons étudié le rapport de M^{me} Gauthier. Il a aussi été distribué à tous les intéressés—l'Association des armateurs canadiens, la Fédération maritime du Canada et les sociétés de pilotage. Nous avons aussi sollicité les commentaires de l'Administration de pilotage des Grands Lacs sur ces recommandations.

Je sais que M. Armstrong, le président de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, a déjà comparu devant votre comité. Je crois savoir que, essentiellement, il appuie les recommandations de M^{me} Gauthier.

Par la suite, le président de l'Association des armateurs canadiens a étudié le rapport; il a fait des observations et des suggestions sur la façon dont on pourrait régler cette question. Le tout est actuellement à l'étude. Nous formulerons sous peu une recommandation au ministre en ce qui concerne le rapport Gauthier.

À notre sens, la principale question est celle du nombre de voyages que devraient faire les personnes faisant l'objet d'une exemption pendant une période de temps donnée afin d'acquies les connaissances qui lui permettraient de piloter sans danger dans une région. C'est ainsi que les exemptions sont accordées à l'heure actuelle et cela constitue une modification à cette proposition.

M. Keyes: J'en conclus, d'après ce que vous dites, qu'on maintiendra le statu quo.

M. Quail: Non. Ce que je dis, monsieur le président, monsieur Keyes, c'est que nous avons lu le rapport. L'Association des armateurs canadiens nous a présenté un document et nous devons maintenant recommander au ministre comment donner suite à ce rapport.

M. Keyes: Quand pourrions-nous lire vos recommandations? Quand prévoyez-vous les présenter?

M. Quail: J'espère que cela se fera avant la fin de l'année. Je n'aimerais pas que nous apportions des modifications importantes au beau milieu de la saison de navigation. Si nous décidions d'instaurer des changements, et je tiens à souligner que même l'Association des armateurs canadiens propose des modifications, nous préfererions ne pas le faire au beau milieu de l'année, afin que les activités de navigation se déroulent sans heurt. Nous réglerons vraisemblablement cette question avant le début de la prochaine saison de navigation, soit avant le 1^{er} avril de l'an prochain.

[Text]

The introduction of things that would change the way in which we operate collectively, the shipping organizations, the Great Lakes Pilotage Authority, etc., would not be productive in the middle of the year.

Mr. Atkinson (St. Catharines): I wish to ask some questions in regard to cost recovery. I see you smile.

Mr. Quail: We have had some comments made to us on that subject.

Mr. Atkinson: I can imagine. It's certainly something that concerns me and concerns the shipowners and the seaway, and so on. What stage are we at in terms of cost recovery, and are we continuing on towards implementation of this policy?

Mr. Quail: Mr. Chairman, regarding the process we've gone through on cost recovery, a few years ago the department did go out with a paper that explained the issue of principles, or talked about the principles we would like to follow for the recovery of cost associated with departmental programs and departmental responsibilities, outside the ambit of crown corporations like the seaway, the ports corporation, and pilotage. That was the first round, and we received comments.

In round two we took the comments on the principles, juggled the principles a small amount, and then people went back out with a specific proposal on which we received widespread views from all segments of the shipping industry: provincial views, association views, and user views. We have looked at them very carefully. We have also looked at them in the sense of where we stand relative to the health of the industry we're regulating, which indeed is difficult. At this point in time we have considered the modifications to the proposals, and the discussions would be ongoing between ourselves and the minister.

The final determination of this would be up the minister. We would also take that to Treasury Board, so at this point I don't have a definitive date. We do have the issue before us. We do have, from a departmental point of view, direction with respect to cost recovery, and so the negotiations and review are ongoing inside the department at this point.

Mr. Atkinson: You say they are ongoing inside the department. Are there going to be any further consultations with the industry and the people who are going to be affected by it?

Mr. Quail: I don't think there would be at this particular point. Mind you, it has been some time since we've been out there. In terms of the industry, there is a kind of "good-news, bad-news" issue with this. The good news is that we haven't implemented anything yet; the bad news is that they're still worried about it hanging over their heads, and I understand that.

[Translation]

Il serait contre-indiqué de changer au beau milieu de l'année notre fonctionnement collectif, celui qui nous régit, les sociétés maritimes, l'Administration de pilotage des Grands Lacs, etc..

M. Atkinson (St. Catharines): J'aimerais vous poser quelques questions au sujet du recouvrement des coûts. Je vous vois sourire.

M. Quail: On nous a déjà fait des remarques sur ce sujet.

M. Atkinson: Je n'en doute pas. Cela me préoccupe certainement, ainsi que les armateurs, les autorités de la voie maritime, et d'autres. À quelle étape du recouvrement des coûts en êtes-vous et poursuivons-nous nos efforts en vue de mettre en oeuvre cette politique?

M. Quail: Monsieur le président, voici ce qui a été fait en matière de recouvrement des coûts. Il y a quelques années, le ministère a publié un document expliquant les principes qui sous-tendraient le recouvrement des coûts liés aux programmes et aux responsabilités ministériels ne relevant pas des sociétés d'État comme l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, la Société canadienne des ports et les administrations de pilotage. C'était là la première étape, et nous avons reçu des remarques sur ce document.

Au cours de la deuxième étape, nous avons étudié les observations qui avaient été formulées sur les principes, révisé les principes quelque peu, puis présenté une proposition précise au sujet de laquelle nous avons sollicité les vues de tous les intéressés au sein de l'industrie maritime: les provinces, les associations et les utilisateurs. Nous avons étudié leurs observations attentivement, à la lumière de la santé du secteur que nous devons réglementer, santé quelque peu précaire. Par la suite, nous avons examiné les modifications aux propositions et amorcé avec le ministère des discussions qui se poursuivent.

C'est le ministre qui prendra la décision finale. La proposition définitive sera présentée au Conseil du Trésor, à une date que nous ignorons encore. Nous étudions la question. Le ministère nous a donné une orientation en matière de recouvrement des coûts et les négociations et les études se poursuivent actuellement au sein du ministère.

M. Atkinson: Vous dites que l'on étudie la question au sein du ministère. Consultera-t-on encore les représentants du secteur et ceux qui seront touchés par cette politique?

M. Quail: Non, je ne le crois pas. Mais il est vrai qu'il y a déjà longtemps que nous avons tenu nos consultations. Pour les gens du secteur, c'est à la fois une bonne nouvelle et une mauvaise nouvelle. C'est une bonne nouvelle, car rien n'a encore été adopté; c'est une mauvaise nouvelle, car cette épée de Damoclès reste suspendue au-dessus de leur tête. Je comprends leur position.

[Texte]

[Traduction]

• 1020

If it is decided that we will proceed, or if that's what the minister's decisions are—but it is not clear to me how they will decide in the end result—the next step would be to publish it in the *Canada Gazette*, Part I. In that sense there is an opportunity to make comment on regulations that are published. But that would be, to me, the next stage in the formal sense of the process.

I go back to my comment about GLPA pilotages. It's in nobody's interest to drop a surprise. We would not want to sneak up behind and kind of drop a surprise. That would not be my view of the way in which we would proceed. We would let people know what we're going to do.

Mr. Atkinson: I'm sure the department and the minister will take it into consideration. But the health of the industry obviously is a big factor. We've seen pilotage costs, and we had some evidence before the seaway subcommittee on those. We know the state of grain movements in this country right now. We just received a report on the WGTA, which was done by an independent consulting firm. I think it was made public on May 4. I am sure that would be taken into consideration in what's going to happen, the projections for grain movement and other movements through the seaway. Obviously we have to consider the Port of Churchill as well. It's not something that's just viewed in isolation. I think you would agree with that.

Mr. Quail: As I mentioned, Mr. Chairman, that was certainly one of the considerations we took into the equation whenever we looked at the results of comments we'd received on the second round of consultation. My view is that if we want to be competitive, it doesn't help if we don't try to understand one another's positions.

Mr. Atkinson: As a result of the initial consultations, a rationalization took place in the Coast Guard, and I guess it is still taking place. Could you tell us a bit about that, please?

Mr. Quail: We formed a group inside our organization to look at the issue of how we could reduce the number of ships we had and also reduce the number of personnel we had. We did this with the view that we have a shrinking budget, that in order to continue to provide a good level of service to the people we serve, we had to see how we could take some hardware out of the system.

The rationalization plan is in place now. Essentially it is taking ten ships out of service, reallocating or moving ships between regions for a further ten ships, and putting one ship on what we call standby in case we might need it. If you want, I can run through them.

We've redeployed ten ships. We moved the *Rogers*, which was a ship in the Laurentian region, to the west coast. It is an ice-breaker, but it also has capability with respect to buoy tending. We moved the *George R. Pearkes* from the west to the east. We moved the *Black* from the west to the east. We moved the *Narwhal* from the Maritimes to the west. That is done. We've moved the *Bernier* from the Laurentian region to Newfoundland. That is completed. The *Simon*

Si l'on décide d'aller de l'avant, si c'est ce que décide le ministre—bien que je ne sache pas précisément comment on prendra la décision finale—il faudrait alors publier le règlement dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Les intéressés auraient alors l'occasion de formuler des commentaires sur le règlement qui aurait été publié. Ce serait—là, à mon sens, l'étape suivante du processus officiel.

J'aimerais revenir à ce que j'ai dit sur l'APGL et le pilotage. Il n'est dans l'intérêt de personne de procéder à l'improviste. Nous ne voulons rien faire en sourdine pour ensuite prendre les gens de court. Ce n'est pas, selon moi, la façon dont nous procéderons. Nous informerons les gens de nos intentions.

M. Atkinson: Je suis certain que le ministre et le ministère en tiendront compte. De toute évidence, la santé du secteur est un facteur important. Nous avons vu quels sont les coûts du pilotage; le sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent a entendu des témoignages à ce sujet. Nous savons comment se porte le transport des céréales dans ce pays à l'heure actuelle. Nous venons de recevoir un rapport sur la Loi sur le transport du grain de l'Ouest qui a été rédigé par une société indépendante d'experts-conseils. Je crois que ce rapport a été rendu public le 4 mai. Nul doute qu'on tiendra compte de ce qui se passera, des projections de mouvement des céréales et autres dans la voie maritime. Il faut aussi tenir compte du port de Churchill. Rien ne doit être considéré isolément. Vous êtes certainement d'accord avec moi.

M. Quail: Comme je l'ai mentionné, monsieur le président, cela est certainement un des facteurs que nous avons pris en compte lorsque nous avons étudié les résultats de la deuxième tournée de consultations. Nous voulons être compétitifs, ce qui est impossible si nous ne tentons pas de comprendre la position des autres.

M. Atkinson: Par suite des premières consultations, on a amorcé la rationalisation de la Garde côtière, rationalisation qui se poursuit encore, je présume. Pourriez-vous nous en dire plus long à ce sujet?

M. Quail: Nous avons formé un groupe au sein de notre organisation et l'avons chargé d'examiner comment nous pourrions réduire le nombre de nos navires et de nos employés, étant donné que notre budget ne cesse de diminuer et que, pour continuer à dispenser des services de qualité, nous devons trouver une façon d'éliminer du matériel.

Le plan de rationalisation est maintenant en place. Essentiellement, il s'agit de mettre au rancart 10 navires, de réaffecter ou de redéployer 10 autres navires et de mettre un bateau en réserve. Si vous le désirez, je vous en donne la liste en détail.

Nous avons redéployé 10 navires. Le *Rogers*, qui était dans la région Laurentienne, se trouve maintenant sur la côte ouest. C'est un brise-glace qui peut aussi faire le mouillage des bouées. Le *George R. Pearkes* est passé de la côté ouest à la côte est, tout comme le *Black*. Le *Narwhal* est passé des Maritimes à la côte ouest. Nous avons redéployé le *Bernier* de la région Laurentienne à Terre-Neuve. Le *Simon Fraser* est passé des Laurentides aux Maritimes. Le *Bartlett* a

[Text]

Fraser is going from the Laurentian region to the Maritimes. That's completed. The *Bartlett* left just recently from the central region to go to western Canada. The *Douglas* we're going to lay up. We were originally thinking we would put it on standby, but we feel we do not need to do that, so we're also going to lay it up. And we have made a few small other changes in terms of redeployment.

On decommissioning—in other words, laying ships up completely—the *Carleton* decommissioning is completed, the *Montmorency* is completed, and the *George Darby* is completed. We're going to look at decommissioning the *Kenoki* and the *Jackman*, and we have four or five other small ones we're looking at decommissioning.

• 1025

We will need to have three small acquisitions to make this work, which includes the construction of two catamarans—during 1993-94, we hope—to deal essentially with the service of sounding and channel maintenance in the Laurentian region in Quebec. We also want to acquire one new ACV, or air-cushioned vehicle.

We moved quite a few other ships onto what we call lay day manning, which is crew on, crew off. Most of that is finished, which means that most of the ships other than the ice-breakers in the Coast Guard will now be on the lay day manning system. This allows you to operate the ships on a longer basis because you have no Saturdays and no Sundays. You just have 28 days on and 28 days off—in other words, 12-hour days on the ship when you're there. That's helpful to us, and we believe that the crews like it from the point of view that you know when you're working and when you're not working. It also is helpful aboard the ship; it makes management aboard the ship a lot easier and a lot more comfortable for the crews.

Because of the difficulties we had with the *John A. Macdonald*, we have retired her and we have chartered in the gulf ice-breaker *Terry Fox* for an 18-month period. We have her under charter to provide ice-breaking services in southern Canada in the summer and in northern Canada in the winter.

So that's our program. We think it's going pretty well. At the end of the day we will find ourselves in a position where, with the ships we have laid up not being required to be replaced, that's a saving in capital replacement of about \$470 million, we estimate. The saving in PYs, in people, is about 245. Some of those we've taken off the bottom line and a few of them we have redeployed to other parts of the organization to deal with ship safety inspection and things of that nature.

Mr. Atkinson: What total operating savings are you projecting?

Mr. Quail: At the end of the day, I'd have to say that we didn't project all of the operating savings. We don't have a target, because when we move from lay day manning and we operate from the way we did before to the way we do now,

[Translation]

récemment quitté la région du centre pour l'ouest du Canada. Nous mettrons au rancart le *Douglas*. À l'origine, nous pensions le mettre en réserve mais cela ne nous semble plus nécessaire; nous allons donc le mettre au rancart. Nous avons aussi pris d'autres petites mesures de redéploiement.

Pour ce qui est de la mise au rancart, c'est fait dans le cas du *Carleton*, du *Montmorency* et du *George Darby*. Nous envisageons de mettre au rancart le *Kenoki* et le *Jackman*, ainsi que quatre ou cinq autres petits navires.

Nous devons faire trois petites acquisitions, ce qui comprend la construction de deux catamarans—pendant l'année 1993-1994, espérons-nous—pour assurer le sondage et l'entretien des chenaux dans la région Laurentienne du Québec. Nous aimerions aussi acheter un nouveau aéroglisseur.

Plusieurs autres navires ont été affectés au régime des jours d'estarie, soit l'alternance d'une période pendant laquelle l'équipage est à bord et d'une période pendant laquelle l'équipage est sur la terre ferme. Cette étape est presque terminée, ce qui signifie que la plupart des navires autres que les brise-glace de la Garde côtière fonctionneront dorénavant selon ce régime. Cela nous permet de maintenir les bateaux en service plus longtemps car il n'y a ni samedi ni dimanche. Il n'y a que des périodes de 28 jours à bord des bateaux et 28 jours sur la terre ferme—des quarts de travail de 12 heures pour l'équipage qui est à bord. Cela nous est très utile et nous croyons que cela plaît aux équipages puisqu'ils connaissent d'avance leur période de travail et de congé. Cela est aussi pratique à bord des navires; la gestion en est facilitée et plus agréable pour les équipages.

Etant donnée les difficultés qu'a connues le *John A. Macdonald*, nous l'avons mis au rancart et nolisé le brise-glace du golfe *Terry Fox* pour 18 mois. Il dispensera les services de déglacage dans le sud du Canada l'été et dans le nord l'hiver.

Voilà notre programme. Sa mise en oeuvre se déroule bien. Au bout du compte, puisque certains navires que nous avons mis au rancart ne seront pas remplacés, nous économiserons environ 470 millions de dollars en coûts de remplacement et environ 245 années-personnes. Certaines de ces années-personnes seront éliminées et quelques-unes seront redéployées dans d'autres sections de notre organisation s'occupant de l'inspection des navires et autres choses du genre.

M. Atkinson: Quel est le montant que vous prévoyez économiser en coûts de fonctionnement?

M. Quail: Nous n'avons pas fait de projections à ce chapitre. Nous n'avons pas d'objectifs précis car nous fonctionnons dorénavant selon le régime des jours d'estarie. Il y aura vraisemblablement des coûts additionnels pour le

[Texte]

we are potentially going to have some additional costs for fuel on the ships that are there and some additional costs for refitting. Therefore it may cost us some more to maintain it. I have to say that we know it's going to cost us less. We didn't try to project that five years in advance as we did on the capital savings.

With respect to the savings on the PYs, we essentially took 115 people off the bottom line, and that is worth about 115 times \$40,000 plus overhead.

Mr. Atkinson: In terms of cost recovery and associating the costs that should be given to the users if you're going to do that, in accounting terms, is it easy to pull out those figures and assign them in a specific manner?

Mr. Quail: I'm not sure if I answer your question. We operate on a regional basis, so we run essentially regional budgets. For instance in the Great Lakes, from Beauharnois west, we operate out of Toronto. We have costs associated with the operations of our Toronto operation that would cover the Beauharnois Canal, St. Francis Lake, up through to Ontario and all the way to Thunder Bay. It would include our costs in Lake Winnipeg and Lake of the Woods, and they also do a bit of work with respect to Hudson Bay. We have those costs. I'm sorry; I don't know if I can—

Mr. Atkinson: If you're going to have a cost recovery, then are you just going to take the total budget and assign it and divide it up, or are you going to take what's specifically used by these various groups and try to do it in that way? Secondly, has there been any consultation with the industry on how you're going to apply that, or have we reached that point?

• 1030

Mr. Quail: In that particular case we have put together internal groups, essentially, to look at the allocation of costs so that we can say, for instance in the Great Lakes, what our amount of effort and costing associated with the provision of aids to commercial shipping is.

The way in which we were going at it was on the basis of allocation of cost for the use of the service. We broke that down depending on the aids we provide. If you go into the Parry Sound district of the central region, for instance, we would look at a breakdown for allocation of costs for the commercial ships going into Parry Sound or whatever, and then there would be a whole lot of costs we would put off, essentially against pleasure craft.

We were looking at developing the allocation of costs on that basis. Because of the current status of discussions internally, we have not gone out and discussed this in intimate detail with the users, but we have broken it down on the basis of allocation of cost to users.

Mr. Atkinson: About putting it in the *Canada Gazette*, if it is going to be proceeded with—and I have feelings about that—in terms of your accounting practices, would it not be wise to discuss that with the industry?

Mr. Quail: I am not sure it would help to discuss the accounting practices. I am not trying to be evasive at all when I talk about accounting practices, but my own view is that it wouldn't be helpful. My own view would be, however, that

[Traduction]

carburant et le carénage des navires. Il pourrait nous en coûter un peu plus pour l'entretien. Mais nous savons que, en bout de ligne, les coûts diminueront. Toutefois, nous n'avons pas tenté de projeter nos économies sur cinq ans à ce chapitre comme nous l'avons fait pour les coûts de remplacement.

En ce qui concerne les économies en années-personnes, nous avons essentiellement éliminé 115 employés, ce qui signifie des économies d'environ 115 fois 40,000\$ plus les frais généraux.

M. Atkinson: En ce qui a trait au recouvrement des coûts et aux coûts qui pourraient être transmis aux utilisateurs, du point de vue comptable, peut-on trouver ces chiffres rapidement et les affecter de façon précise?

M. Quail: J'espère que je saurai répondre à votre question. Nous fonctionnons par régions, avec, essentiellement, des budgets régionaux. Ainsi, la région des Grands Lacs, de Beauharnois vers l'ouest, est administrée à partir de Toronto. Certains des coûts assumés par le bureau de Toronto sont liés au canal de Beauharnois, au lac Saint-François, jusqu'en Ontario et jusqu'à Thunder Bay. Cela comprend tous les coûts reliés au Lac Winnipeg et au Lac des Bois et, dans une certaine mesure, à la Baie d'Hudson. Nous connaissons ces coûts. Je suis désolé, j'ignore si je peux. . .

M. Atkinson: Si vous visez le recouvrement des coûts, allez-vous simplement diviser le budget total ou procéder plutôt selon les divers groupes d'utilisateurs? Deuxièmement, a-t-on consulté le secteur sur la mise en application du plan de recouvrement des coûts? Peut-être n'en est-on pas encore à cette étape?

M. Quail: En l'occurrence, nous avons créé des groupes au sein du ministère qui étudient l'allocation des coûts afin que nous puissions dire, par exemple dans les Grands Lacs, combien il nous en coûte pour dispenser les services d'aide à la navigation maritime.

Nous avons procédé par allocation des coûts selon l'usage d'un service. Nous avons ensuite ventilé ces chiffres en fonction des différents genres d'aide que nous dispensons. Dans le district de Parry Sound de la région centrale, par exemple, nous affecterions des coûts à l'aide à la navigation maritime et d'autres à la navigation de plaisance.

C'est ainsi que nous voulions procéder. Étant donné que les discussions se poursuivent au sein du ministère, nous n'avons pas encore tenu de consultations détaillées auprès des utilisateurs, mais nous avons commencé l'allocation des coûts par utilisateur.

M. Atkinson: Si l'on compte publier ce plan dans la *Gazette du Canada*, s'il est adopté—et j'ai mon opinion à ce sujet—ne serait-il pas sage de discuter de vos pratiques comptables avec le secteur?

M. Quail: Je ne suis pas sûr que cela serait utile. Je ne tente pas d'éviter de répondre à votre question sur les pratiques comptables, mais je ne crois pas que ce serait utile. Cependant, nous ne nous opposerions pas à une discussion

[Text]

we would have no difficulty in having an open discussion on the allocation of costs, which really boils down—and it is not all that easy—to who uses that buoy as the ship goes by and how much cost do you allocate to it.

I would have to say we have an interesting dichotomy. Certainly in talking to the senior people in the industry—and I suspect it would be no different in the Coast Guard—I find they have a particular focus on keeping costs down. If you talk to the operators, I would have to tell you that quite often we still get a lot of requests: someone would like to have that buoy here, or would like another buoy in there. Internally, I can see that from the person driving the ship. Our own people do the same thing.

From our own point of view, we do have in place very tight control now on the installation of any new buoys. We are looking for zero growth on that. The demand from the commercial side is not nearly as high, I would have to say, as it is from other segments of the industry.

Mr. Manley (Ottawa South): Just to follow up, we are trying to study the competitiveness issue here. As with the questions I put to you the last time you were here, I am particularly concerned in the area of cost recovery that somebody has an eye to the issue of competitiveness of the Canadian system, particularly in relation to the U.S. system. In endeavouring to establish the basis for cost recovery and all these various things you have been talking about, do you regard it as part of your responsibility to look at the comparative issue as well; what the industry would face in U.S. ports if you were enabled to recover more of your costs?

Mr. Quail: In a global sense the answer is yes, we definitely have to be aware of it. Really, the question becomes how much work should be done on the competitive side of the game, relative to what will be the impact, relative to a potential diversion of traffic if we implement cost recovery.

Certainly my own view is that whenever the industry commented on the issue we encouraged them to be given specific examples of how they saw the proposed rate structure we were talking about putting in, and how that would impact. To some degree we were putting pressure on them to be specific. It is not an easy issue to know exactly whether or not, if you put in 2¢ a tonne or whatever, that is sufficient to change and divert traffic from our operations to the United States operations.

• 1035

So we were quite hopeful. We had, I would say, an unequal sort of input from users relative to the impact of diversion of traffic. It was particularly sensitive to the issues of container traffic out of Montreal. What would be the impact with respect to iron ore out of the Sept-Îles area? There were some good submissions on that, and that certainly has been taken into consideration. Whether or not we have covered every base, I can't be specific, but I return that, to some degree, we did rely on input from the industry.

Mr. Manley: Has the industry been forthcoming with specific examples?

[Translation]

franche sur la répartition des coûts, à savoir en fait—même si cela n'est pas aussi simple que cela peut le sembler—qui utilise telle bouée lorsqu'un navire traverse un cours d'eau et quels sont les coûts associés à l'usage de cette bouée.

Nous sommes confrontés à un dilemme intéressant. Lorsque je m'entretiens avec les représentants d'expérience du secteur—dont l'avis est probablement partagé par ceux de la Garde côtière—je constate qu'ils insistent surtout sur la réduction des coûts. Lorsque je parle aux utilisateurs, je reçois souvent des demandes: celui-ci voudrait qu'on pose une bouée à un endroit précis, un autre en voudrait une ailleurs. Je peux adopter le point de vue du pilote du navire, tout comme nos employés.

Cependant, nous devons limiter strictement le nombre de nouvelles bouées que nous installons. Nous visons une augmentation nulle. Je dois souligner que la demande provenant du segment commercial est de beaucoup inférieure à celle provenant des autres segments de l'industrie.

M. Manley (Ottawa-Sud): Nous sommes à étudier la compétitivité. Pour faire suite à la question que je vous ai posée la dernière fois que vous avez témoigné, j'insiste pour que l'on tienne compte, au chapitre du recouvrement des coûts, de la question de la compétitivité du système canadien, particulièrement par rapport à celui des États-Unis. Lorsque vous tentez d'établir les fondements du recouvrement des coûts et toutes les choses dont vous venez de nous parler, croyez-vous qu'il vous incombe de faire des études comparatives? Si vous augmentez le recouvrement des coûts, quelle sera la situation de l'industrie dans les ports américains?

M. Quail: En général, oui, nous devons certainement en tenir compte. Il s'agit d'étudier l'aspect de la compétitivité, l'incidence possible d'un détournement du trafic maritime découlant de notre politique de recouvrement des coûts.

Lorsque nous avons sollicité les remarques des représentants de l'industrie, nous les avons encouragés à nous donner des exemples précis de structure tarifaire et des conséquences que pourrait avoir l'imposition d'une telle structure. Dans une certaine mesure, nous les avons forcés à être précis. Il n'est pas facile de savoir si l'imposition de frais selon le tonnage, par exemple, suffirait à détourner le trafic vers les États-Unis.

Nous étions donc très optimistes. En ce qui concerne l'impact d'un détournement du trafic, les utilisateurs se sont montrés divisés, craignant particulièrement les problèmes relatifs au trafic de conteneurs à partir de Montréal. Quelles seraient les répercussions pour le minerai de fer provenant de la région de Sept-Îles? Quelques commentaires judicieux nous sont parvenus, qui seront certainement pris en considération. Je ne sais pas si nous avons prévu tous les cas, mais nous avons certainement pris en compte, dans une certaine mesure, les opinions des gens de ce secteur.

M. Manley: Vous a-t-on fourni des exemples précis?

[Texte]

Mr. Quail: It was uneven. Some did, some did not. We did some sensitivity analysis ourselves—not in the Coast Guard. I would have to say we have not done the sensitivity analysis in the Coast Guard. This file is not run, in that sense, in the Department of Transport from the Coast Guard. This file is managed as part of a corporate organization in the department and run out of the finance group.

Mr. Manley: In responding to the cost recovery initiative, your response is really limited then to looking at your costs and what mechanisms you could use to recover them. You're letting other parts of the department worry about whether it's good policy in a broader sense. Is that right?

Mr. Quail: That's correct. I don't want to say we're not involved in that discussion. I'm simply saying that inside the Department of Transport we have a group that deals with cost recovery.

In the Coast Guard, who specifically works on this? We have a person, but we don't have the group, because when you get into the sensitivity analysis and diversion, you're also involved with respect to the air industry, with respect to the marine industry, etc. We do have a director general who runs that file for us in the department.

Mr. Manley: Has there been discussion or communication between you in terms of the things you're proposing on the issue of potential diversion? Has a proactive position been taken by the group within the department in assisting you to work towards alleviating the competitiveness or diversion of traffic issues? I am not asking you to be specific about internal—

Mr. Quail: No. I'd put it the other way around, if I could, in that we have been proactive with that group. First of all, they cannot allocate our costs without our input. That's not possible, so we've had a very active hand in terms of the allocation of the work and the allocation of costs with them in developing that sort of work. We've also taken, I think, a proactive position with them to ensure that we are careful as it relates to the marine side, that we have the appropriate work done to determine whether or not we believe there will be diversion of traffic if cost recovery should go ahead.

Mr. Manley: I think the idea of analysing where the costs are being incurred is very valuable. Then you can get a handle on them and you can get reasonable input from the industry as well, saying it's costing you a lot to do this; it's not worth that.

But in the final analysis, cost recovery is tax. It's adding to the cost of doing business in Canada. We're here to study competitiveness, and one of the key issues this committee is going to have to confront is the diversion of traffic from Canada to the United States. I guess I want some assurance that within every aspect of this study there's a big, bright red light that's going on all the time saying, sure we can recover all the costs. We could maximize our revenue, and eventually we'd have no revenue at all because there would be no business here. That's my concern, and that's why I'm trying to get you to address it as well as—

[Traduction]

M. Quail: Cela dépend: Certains l'ont fait, d'autres pas. Nous avons nous-mêmes procédé à une analyse de la sensibilité, mais je dois dire que nous ne l'avons pas fait auprès de la Garde côtière. Ce n'est pas au ministère des Transports que ce dossier est traité, il l'est dans le cadre d'un organisme constitué au sein du ministère et administré par le groupe des finances.

M. Manley: Vous vous limitez donc, pour le recouvrement des coûts, à examiner ces coûts et les façons par lesquelles vous pourriez les recouvrer, en laissant à d'autres sections du ministère le soin de décider si c'est une politique judicieuse, dans un sens plus large. Est-ce exact?

M. Quail: C'est exact. Ce n'est pas que nous ne nous intéressions pas à la discussion, c'est simplement qu'au sein du ministère des Transports, nous avons un groupe qui s'est penché sur la question de recouvrement des coûts.

De qui s'agit-il au juste pour la Garde côtière? Ce n'est pas un groupe, mais une personne, parce que quand il s'agit de détournement et d'une analyse de la sensibilité, ces questions touchent également le secteur des transports aériens, de la marine, etc. Nous avons un directeur général qui s'occupe de cette question au ministère.

M. Manley: Avez-vous échangé des communications ou discuté sur le détournement éventuel et les mesures à prendre? Une position anticipatoire a-t-elle été prise par le groupe, au sein du ministère, pour vous aider à prendre des mesures de nature à mitiger la compétitivité ou le détournement de trafic? Je ne vous demande pas de préciser pour moi ce qui se passe au ministère. . .

M. Quail: Non, c'est plutôt l'inverse qui se produit, en ce sens que c'est nous qui avons pris des mesures anticipatoires avec ce groupe. Ce dernier, en effet, ne peut, sans notre collaboration, évaluer nos coûts. Comme cela n'est pas possible, c'est nous qui avons pris les devants pour la répartition du travail et des coûts, pour procéder à cette étude. Nous avons également soigneusement veillé à être prudents avec la marine, et avons fait le travail préparatoire aux fins d'évaluer si, en cas de recouvrement des coûts, nous risquons un détournement du trafic.

M. Manley: Il est très important, je pense, de faire l'analyse de ce qui risque d'entraîner des coûts; cela vous permet, en effet, de les maîtriser et d'entendre également ce qu'en pense le secteur, afin que vous puissiez décider si, compte tenu des coûts, le jeu en vaut la chandelle.

Mais en dernier ressort le recouvrement des coûts est un impôt qui alourdit ce qu'il en coûte de faire des affaires au Canada. Nous nous sommes donné pour objectif d'étudier la compétitivité, et l'un des principaux problèmes auxquels ce comité devra faire face est le détournement du trafic du Canada aux États-Unis. Je voudrais être sûr que sous quelque angle que l'on considère la question, on soit toujours aux aguets sur cette question de recouvrement de tous les coûts. À vouloir trop augmenter nos recettes, nous risquons de nous retrouver les mains vides parce que nos chances se seraient volatilisées. C'est là ce que je redoute, et c'est pourquoi je voudrais que vous étudiez la question d'aussi près que. . .

[Text]

[Translation]

• 1040

Mr. Quail: As far as I am concerned, from the point of view of the Coast Guard people involved and of the people involved in managing the file, the issue of the health of the industry in a competitive situation does have a bright light. It's not a thing that is not thought about.

The proposal that was circulated is a long way from total cost recovery. I am not aware of a game plan that says we are going to move the Coast Guard from what we had thought was 2%, 3% recovery of total cost on the aid side to 100% cost recovery. We do not have that. We had one specific target. That target has stayed. It has not changed. At this point in time we have absorbed that cost. That money is gone from our bottom line. So the question of whether or not we are sensitive to the state of the health of the industry and sensitive to the question of doing ourselves out of business is not taken lightly.

Mr. Manley: I will ask you just one other item on behalf of a colleague of mine who has raised it. It is completely off our competitiveness issue, but since you are here, can you give us any information concerning the current ability of the Canadian Coast Guard to patrol the waters in the region of the Akwesasne reserve?

Mr. Quail: Our responsibility is down through there. We put in aids to navigation. That means we have fixed aids ashore. We have agreements with the various bands to put the aids onshore. We also have the floating aids we put in at the start and take out at the end of the navigation season. We do ice-breaking up through the area. We do that essentially from our base at Prescott, from Beauharnois up to below Snell Lock, which includes some the area you are talking about.

The kinds of resources we have relate to the mandate we have, and the mandate we have is one of providing aids to navigation, providing ice-breaker services, providing marine search and rescue services. If there is a requirement to provide any other kind of support or aid to any of the civil powers, we do that on request.

Mr. Keyes: A short supplementary. Is the Canadian Coast Guard providing Coast Guard training in the waters of Akwesasne? Are you aware of a dispute that has surfaced between the Mohawk grand council and the Coast Guard in relation to their training exercises in the waters off Akwesasne?

Mr. Quail: I am not aware of any dispute. I am aware of the fact that yesterday we were carrying out some... we have a program called the IRB program, an inshore rescue boat program. We run that on a regional basis. There are small rubber boats we use, and staff with summer students, to help in search and rescue.

The central region has been carrying out some pre-training of these students at Cornwall, at the Transport Canada Training Institute. Yesterday they had some water training. While on the water in the area below Snell Lock, I guess, they were approached by a member of the band who said on this occasion they felt we needed a permit if we were going to be training in that area. Our people came back and reviewed the situation and telephoned the band to clarify

M. Quail: Pour la Garde côtière et pour ceux qui s'occupent de ce dossier, la survie de ce secteur face à la concurrence présente de bonnes chances. C'est certainement une question à laquelle on réfléchit beaucoup.

Dans la proposition qui a été faite, il n'est pas question d'un recouvrement de tous les frais. Nulle part je n'ai entendu dire que la Garde côtière va passer de ce qui était un recouvrement à 2 ou à 3 p. 100 à un recouvrement total. Il n'est pas question de cela. Nous avons un objectif, cet objectif est resté le même. Nous avons maintenant absorbé ce coût, cette somme a disparu de nos comptes. On ne peut donc pas nous accuser de prendre à la légère la solidité de ce secteur ou le danger de scier la branche sur laquelle nous sommes assis.

M. Manley: Je voudrais vous poser encore une autre question au nom d'un de mes collègues, question qui n'a rien à voir avec le problème de la compétitivité. Pourriez-vous nous renseigner, puisque vous êtes ici, sur la capacité actuelle de la Garde côtière de patrouiller les eaux dans la région de la réserve de Akwesasne?

M. Quail: Cela relève de notre responsabilité. Nous plaçons les aides à la navigation, c'est-à-dire des moyens d'indication fixes à terre, et à cet effet nous avons passé des accords avec les diverses bandes. Nous avons également des aides flottantes que nous plaçons en début de la saison de navigation et retirons à la fin. Nous faisons des opérations de déglacage dans la région, à partir surtout de notre base de Prescott, en amont de Beauharnois jusqu'à Snell Lock, ce qui comprend une partie du territoire dont vous parlez.

Nous disposons de ressources pour accomplir notre mandat, à savoir les aides à la navigation, les services de déglacage, les services de recherche et de sauvetage maritimes. À la demande des autorités civiles, nous assurons également d'autres formes d'aide ou de soutien.

M. Keyes: Une brève question supplémentaire. Est-ce que la Garde côtière canadienne assure la formation dans les eaux d'Akwesasne? Êtes-vous au courant d'un différend qui aurait surgi relativement à ces exercices de formation au large d'Akwesasne, entre le Grand conseil des Mohawk et la Garde côtière?

M. Quail: Je n'en ai pas entendu parler, mais je sais qu'hier nous procédions à des exercices... Il y a le programme des petites embarcations de sauvetage côtier, que nous exécutons sur une base régionale. Ce sont des petits bateaux en caoutchouc que pilotent des étudiants embauchés pour les vacances pour aider les opérations de recherche et de sauvetage.

Ces étudiants reçoivent une formation préliminaire, pour la région centrale, à Cornwall, à l'Institut de formation de Transports Canada. Hier ils étaient en formation sur l'eau, et en amont de l'écluse Snell, je crois, ils ont été abordés par un membre de la bande qui leur a dit qu'il leur fallait un permis pour s'exercer dans cette région. Le personnel d'encadrement est revenu, a examiné la situation, a téléphoné à la bande pour lui demander ce qu'elle voulait au juste, à quoi on a

[Texte]

their position on what they wanted. They said they felt that if we were going to be training in their area, we should have a permit from them.

We are not aware of any requirement for that. Our people telephoned them back last night and said we didn't accept that we needed to have that kind of permit, but in any event, from our point of view, we were not going to have any more training on the water; it was over. That's where we are.

Mr. Keyes: The training program is over, or where it's taking place is over?

Mr. Quail: The training program is over. If we need to have any further training, we will do it as required in the areas where the people are going to be deployed. They'll be deployed probably downriver, into St. Francis Lake, up into the Prescott area, and other parts of the department. I do not wish to make this a crisis, in any event.

• 1045

Mr. Keyes: Neither do I. I'm just asking for information.

Mr. Quail: We have essentially backed away. We'll finish our training. If we need some more, our people will carry it out and they'll carry it out where we will not cause any kind of incident that could, in my view, get blown out of proportion. It doesn't make sense to us.

The Chairman: Thank you. Do you have some questions, Mr. Richardson?

Mr. Richardson (Calgary Southeast): I did but I can always ask them another time. I did want to say for the record that I appreciated the assistance of the member for Glengarry-Prescott-Russell in bringing this matter to our attention yesterday. It was resolved quickly by the department.

The Chairman: Can I ask for a bit of background on what type of training facilities you have, where they are located, and what type of programs are offered?

Mr. Quail: The way we're organized in the department is that the training is provided by the personnel group. The main training facilities we have are in Cornwall, at the Transport Canada Training Institute, and the Canadian Coast Guard College in Sydney. Out of the college we have a cadet program where we train young people to become officers for the Canadian Coast Guard, with respect to both navigation and engineering. It's a four-year program.

I can certainly submit for the committee a detailed outline of all the training programs we have. We do training for our vessel traffic regulators. We do training for marine emergencies. We have regular courses for pollution clean-up, which are both for us and industry and for people who come from other countries. We do training with respect to ship safety. We do ongoing training with respect to our officers for command modules. As Mike says, we do it for search and rescue, logistics, SAR, but we can give you a full line of the training we do, Mr. Chairman.

[Traduction]

répondu qu'un permis de la bande était nécessaire si la formation devait avoir lieu dans cette région.

C'est une exigence dont nous n'étions pas au courant. Nos gens les ont rappelés hier soir pour leur dire que nous n'acceptons pas ce genre d'exigence mais que de toute façon nous renonçons à assurer la formation sur l'eau. C'est là que nous en sommes.

M. Keyes: Qu'est-ce qui est terminé, le programme de formation, ou le programme de formation à cet endroit-là?

M. Quail: Le programme de formation. Si ce programme doit être repris, nous le ferons sur demande dans les régions où les gens seront envoyés. Pour la formation, nous enverrons sans doute les gens en aval du fleuve, dans la région du lac St. François, en amont dans la région de Prescott et ailleurs aussi, mais je ne tiens absolument pas à créer un incident.

M. Keyes: Moi non plus, je voulais simplement un renseignement.

M. Quail: Nous n'avons pas insisté. Nous terminerons la formation. S'il en faut davantage, ce sera fait mais dans une région où nous ne risquons pas de créer un incident qui risque, à mon avis, de prendre une importance démesurée, ce qui serait absurde.

Le président: Je vous remercie. Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Richardson?

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): J'en avais, mais je peux toujours les poser à un autre moment. Je voudrais simplement déclarer officiellement que je remercie le député de Glengarry-Prescott-Russell d'avoir porté hier à notre attention cette question, rapidement réglée par le ministère.

Le président: Pouvez-vous me donner une idée du genre de formation que vous assurez, à partir de quelle base, et du genre de programme qui est proposé?

M. Quail: La formation, au ministère, est assurée par le groupe du personnel, entre autres à Cornwall, à l'Institut de formation de Transports Canada, et à Sydney, au Collège de la Garde côtière canadienne. Au Collège, nous avons également un programme pour cadets où nous formons des jeunes, en quatre ans, à devenir officier de la Garde côtière, tant dans la navigation que dans l'ingénierie.

Si le comité le souhaite, je peux lui fournir une liste détaillée de tous nos programmes de formation. Nous avons des programmes de formation de contrôleurs de la circulation maritime. Il y a la formation pour faire face aux accidents maritimes et nous offrons des cours de lutte contre la pollution, destinés à la fois au secteur canadien et à des gens venus de l'étranger. Nous avons des cours de sécurité marine, et assurons la formation permanente des officiers de modules de commandement. Comme le disait Mike, nos programmes de formation portent sur la recherche et le sauvetage et la logistique, mais nous pouvons vous en fournir une liste complète, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: I'd appreciate that. Can you tell me what percentage of officers in your crew's complement come out of your training facilities?

Mr. Quail: On the officers' side?

The Chairman: Yes.

Mr. Quail: About two-thirds. One-third, I would guess, would be Coast Guard College graduates versus people we may have hired directly from industry. That figure is changing over time as we get more Coast Guard College graduates and they gain more experience so they move up into the ranks. At any particular time, if you want a snapshot we can tell you what it would be—for instance, today, the number of officers who are graduates of the college versus the number we have brought in from outside industry.

We're in competition. It's a function of the viability of the industry. If the industry should get very busy again, if the offshore should get very busy again, some of our people are attractive candidates. They also believe that the fields may be quite green over there and they may leave. We have a problem of attrition or non-attrition, and that very much impacts on our numbers.

The Chairman: Where is "over there"?

Mr. Quail: Back when the boom years were up in the western Arctic, we lost a lot of people to Gulf, Canmar, Dome, offshore Newfoundland. A lot of our people left to go with those companies. Of course that is now very quiet so we are not losing very many people. Our attrition rate now is 3% to 4%.

• 1050

The Chairman: Where do you get most of your recruits for the college?

Mr. Quail: Essentially it is a national recruiting campaign.

The Chairman: Through high schools?

Mr. Quail: Yes, essentially through the high schools. They advertise in magazines, and people apply. The Coast Guard College has a program for screening the applicants. I would have to say that the intake at this point is very, very small.

The Chairman: Why is that?

Mr. Quail: If you lay up 10 vessels and you want to be able to accommodate the people you have, you really do not need too many graduates over the next few years. With the attrition rate down to 3% you have yourself in a situation where you do not see a requirement. We want to be able to ensure that we have spots for the people we have now.

The Chairman: Is recruitment not done on an annual basis?

Mr. Quail: Yes.

The Chairman: For example, would you anticipate that each year, even in times like these, that you would be recruiting a dozen or two dozen?

Mr. Quail: I do not think we recruited any navigating officers last year. We only recruited potential engineering students who wanted to come out as engineers for our ships. I think the figure we recruited last year was 20. I am not sure how we are going to go next year.

[Translation]

Le président: J'en serais fort heureux. Pouvez-vous me dire quel pourcentage des officiers des équipages proviennent de vos établissements de formation?

M. Quail: Vous voulez dire les officiers?

Le président: Oui.

M. Quail: Environ deux tiers. Un tiers sort du Collège de la Garde côtière, les autres ont été embauchés directement. Ce chiffre varie au fur et à mesure que le nombre de diplômés du Collège de la Garde côtière augmente et que les diplômés, avec l'expérience, montent en grade. Mais nous pouvons toujours vous fournir les chiffres exacts, par exemple le nombre d'officiers diplômés du Collège et le nombre de ceux que nous avons embauchés à l'extérieur.

Nous devons faire concurrence à d'autres, c'est de là que dépend notre viabilité. S'il y a une reprise dans notre secteur, certains de nos gens pourraient se trouver en grande demande. Il y aussi ceux qui pensent qu'ailleurs ont a de bien meilleures conditions et qui songent à partir. Il y a aussi un problème d'érosion, ou de non-érosion des effectifs, qui influe beaucoup sur les chiffres.

Le président: Qu'entendez-vous par «ailleurs»?

M. Quail: Autrefois, pendant les années fastes dans l'Arctique occidentale, un grand nombre des nôtres nous ont quittés pour Gulf, Canmar, Dome et les opérations au large de Terre-Neuve. Nous avons ainsi perdu un grand nombre de nos gens. Il n'en est maintenant plus de même, le taux de départ n'est plus que de 3 ou de 4 p. 100.

Le président: Où recrutez-vous surtout pour votre collège?

M. Quail: Nous procédons surtout par campagne nationale de recrutement.

Le président: Dans les établissements secondaires?

M. Quail: Oui, surtout, mais nous faisons aussi de la publicité dans les magazines, et recevons ainsi des candidatures. Le Collège de la Garde côtière a un programme de sélection des candidats, mais à l'heure actuelle nous n'en prenons que très peu.

Le président: Pourquoi?

M. Quail: Avec dix vaisseaux qui ont été désarmés, et le personnel que nous devons ainsi placer, nous n'aurons pas besoin de beaucoup de diplômés au cours des prochaines années. Quand le taux des départs naturels ne dépasse pas 3 p. 100, on ne prévoit pas une demande très forte. Nous voulons donc assurer des emplois à ceux qui travaillent déjà pour nous.

Le président: N'y a-t-il pas de recrutement annuel?

M. Quail: Si.

Le président: Même par des temps comme les nôtres, ne prévoyez-vous pas, chaque année, de recruter une ou deux douzaines de personnes?

M. Quail: Je ne crois pas que nous ayons recruté d'officiers de navigation l'an dernier; nous n'avons recruté que des étudiants d'ingénierie qui voulaient travailler comme ingénieurs sur nos bateaux. L'an dernier, il y en avait une vingtaine, et je ne sais combien il nous en faudra l'an prochain.

[Texte]

The Chairman: Could you get some of that information to the committee, please?

Mr. Quail: Sure. Would you like the recruitment levels over the last few years?

The Chairman: Yes, and any other bumf you might have with reference to your college.

Dealing with search and rescue and cost recovery, I have taken note that one of the requirements for pleasure boat operators for the operation of their VHF's is a licence not only to have the radio on board, but also to operate the radio. Has this been done as a money-raising effort, or just what is the purpose?

Mr. Quail: First of all, Mr. Chairman, I am not sure we have introduced anything new. We do have a requirement for certain size vessels to have radios, and if you have a radio you must have a licence in order to operate it. It is tied into a question of what we believe to be safety. It is not related to a question of cost recovery at all.

The Chairman: So you have two licences. You have a licence to have the radio to begin with, plus you must have a licensed operator on board to utilize the radio.

Mr. Michael Turner (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): The licences you are referring to are under the Radiocommunication Act. They are the Department of Communications licences which are required for all operators. Specifically, if you are to buy and install a VHF unit on a boat, you need a restricted radio-telephone operator's licence. This permit is required as your basic first licence to operate any radio. Qualifications are extremely basic.

This is not a new requirement at all. It has been in place for many years. Unfortunately, for a long time in some areas of the country it has been more observed in the breach than any other way. The Department of Communications and ourselves have been quite concerned about rising problems with poor communication practices cluttering up the radio channels, particularly the distress and calling channels. What may have attracted people's attention was that over the last few years, in co-operation with the Department of Communications, the Coast Guard has been trying its best to make everyone aware of the need to have this licence and to assist the Department of Communications in administering it and providing a process for someone to obtain this simple licence.

It is very important from the safety point of view that everyone who buys a radio and puts it on their boat knows how to use it properly, and knows how to use it in a way which will not cause safety problems in a distress situation, for example. It is that exposure and training that we try to give through, for example, the Coast Guard auxiliary and search and rescue boating safety people that may have attracted people's attention to the subject and made them think this is a new requirement. It is not.

• 1055

The Chairman: How is it monitored? For example, I know that when one calls up the Coast Guard, the Coast Guard demands their call sign before they will reveal any information or deal with the call from that vessel. Is that a

[Traduction]

Le président: Pourriez-vous nous faire parvenir cette information?

M. Quail: Certainement. Voulez-vous connaître le niveau de recrutement au cours des dernières années?

Le président: Oui, ainsi que tout autre renseignement relatif à votre collège?

À propos du recouvrement des coûts et des opérations de recherche et de sauvetage, j'ai constaté que les navigateurs de bateaux de plaisance doivent avoir une radio à très haute fréquence à bord, mais également un permis pour cette radio. Est-ce pour recueillir des fonds, ou bien aviez-vous un autre objectif?

M. Quail: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il s'agisse d'une nouvelle mesure. À partir de certaines dimensions, les embarcations doivent être munies de radio, et si vous avez une radio, il vous faut un permis. C'est là par souci de sécurité, nous semble-t-il; ce n'est nullement fait pour nous assurer des recettes.

Le président: Il faut donc deux permis, l'un pour avoir la radio à bord, l'autre pour prouver qu'il y a une personne à bord sachant l'utiliser.

M. Michael Turner (sous-commissaire, Garde côtière canadienne): Les permis dont vous parlez sont exigés aux termes de la Loi sur la radiocommunication, ce sont les permis du ministère des Communications qui sont exigés de tous les opérateurs. Si vous achetez un appareil VHF et l'installez sur un bateau, il vous faut un permis restreint de radiotéléphoniste, exigé pour toute personne qui doit faire fonctionner une radio. Les qualifications exigées sont élémentaires.

Il ne s'agit pas du tout d'une nouvelle exigence, il y a des années qu'elle existe, mais malheureusement, dans certaines régions, on n'en a absolument pas tenu compte. Le ministère des Communications et nous-mêmes, nous nous sommes préoccupés des difficultés que causaient, de plus en plus, de mauvaises pratiques de communication qui encombrant les bandes d'ondes, en particulier celles des appels et messages de détresse. Ce qui a peut-être attiré l'attention, c'est que depuis quelques années, la Garde côtière, en collaboration avec le ministère des Communications, s'efforce de faire connaître à tous la nécessité d'obtenir ce permis et d'aider le ministère des Communications à l'administrer et à mettre chacun en état d'obtenir ce simple permis.

Par souci de sécurité, il est très important que tous ceux qui installent une radio à bord de leur embarcation sachent correctement s'en servir, et ce, de façon à ne pas causer de problèmes de sécurité en cas de danger, par exemple. Les auxiliaires de la Garde côtière et ceux qui sont affectés à la recherche et au sauvetage des embarcations s'efforcent de faire connaître cette exigence et d'assurer la formation, et c'est peut-être cela qui donne à penser aux gens qu'il s'agit d'une nouvelle exigence, ce qui n'est pas le cas.

Le président: Comment exercez-vous la surveillance? Je sais que lorsque l'on appelle la Garde côtière, celle-ci vous demande votre indicatif d'appel avant de fournir une information quelconque ou de répondre à l'appel émanant de

[Text]

basic requirement of the Coast Guard? Would they ask the same information if it were an emergency call? Do they now ask for the radio operator's licence before they will deal with any information that might be requested?

Mr. Turner: You answered part of the question yourself when you noted the process that is in place. Normally, proper radio procedure would call for the radio operator in a Coast Guard radio station to request the call sign for the vessel calling. However, when somebody calls in trouble, there are magic words that will trigger an immediate response—"Mayday", of course, which everyone knows, even those who didn't get around to getting that little licence. We certainly don't go asking for the details of their licence when somebody is in trouble. We respond.

The Chairman: What percentage of the Coast Guard's operation would be devoted to search and rescue? Is that a major component or is it one of the lesser components?

Mr. Turner: It is our third largest program in terms of actual people and dollars. With respect to the national program across the country, it is about 14% or 15%. We have SAR, search and rescue, broken down into the operations side and what we call the prevention side, which is things like the boating safety training and so on. I think there are 30 people on the SAR prevention side and about 867-870 on the actual SAR operations side. The SAR budget totals about \$74 million.

Mr. Quail: Can I just expand on that, Mr. Chairman? As Mike points out, the net budget as we allocate the cost inside is 14.8% of the \$500 million. It is 911 people relative to the operation. Our biggest cost allocation is in navigation systems, which is the maintenance of the buoys and the ships that go with it. However, as I think I noted at one point, we also multi-task the ships, so ships engaged in buoy work or in ice-breaking work or whatever can get involved in search and rescue.

It is a high-profile program for us. It is important to our people that we can react as an organization—we and DND—to get out there when something is wrong. When you win, it is great; when you don't, it is not good.

The Chairman: How far offshore will the Coast Guard respond to a search and rescue mission?

Mr. Quail: We can take some of our ships—not all of them, but some of them—out in the zones that were required, 400 or 500 miles. The zone is set. We don't regularly patrol out there, I would have to say. We stay essentially where the business is. We do rely on ships of opportunity to participate as well, but we can take some ships out. We can cover the area with the big ships, but we don't regularly patrol out there. If you look at our pattern of incidents, we can go out 400 or 500 miles, but that is not a normal business for us.

[Translation]

ce bâtiment. Est-ce là une exigence de base de la Garde côtière? La même information serait-elle exigée en cas d'urgence? Est-ce que vous demandez maintenant le permis d'opérateur radio avant de donner l'information demandée?

M. Turner: Vous avez vous-même répondu à une partie de la question, car c'est effectivement ainsi que nous procédons. Dans des circonstances ordinaires, l'opérateur radio d'une station de la Garde côtière demande d'abord l'indicatif d'appel de l'embarcation qui a lancé l'appel, mais en cas de difficulté il y a un mot magique—"Mayday", connu de tous, même de ceux qui ne se sont pas procuré ce petit permis—qui déclenche une réponse immédiate. Quand quelqu'un est en difficulté, nous n'allons pas lui demander si son permis est en règle, nous lui répondons.

Le président: Quel est le pourcentage de la Garde côtière qui se consacre à la recherche et au sauvetage? Est-ce que cela en représente un élément important, ou minime?

M. Turner: Parmi nos programmes, c'est le troisième pour le nombre de gens employés et de dépenses. Il représente 14 p. 100 ou 15 p. 100 du programme national. Le programme de recherche et de sauvetage comprend deux volets, celui des opérations et celui de la prévention qui englobe, par exemple, la formation pour la sécurité de la navigation. Une trentaine de personnes sont employées à la prévention, et 867 à 870 pour les opérations proprement dites de recherche et de sauvetage. Le budget de ce programme s'élève à environ 74 millions de dollars.

M. Quail: Est-ce que vous me permettez d'ajouter un mot, monsieur le président? Comme le disait Mike, le budget net représente 14,8 p. 100 des 500 millions de dollars, et 911 personnes sont employées aux opérations. Ce qui est le plus coûteux, ce sont les systèmes de navigation, à savoir l'entretien des bouées et les bateaux qui y sont nécessaires, mais comme je le faisais remarquer, les bateaux sont polyvalents et ceux qui posent des bouées ou font le déglacage peuvent également participer à la recherche et au sauvetage.

C'est un programme d'un certain prestige, car il est important que les gens sachent que nous, ainsi que le ministère de la Défense, puissions intervenir en tant qu'organisation lorsqu'une situation d'urgence se présente. La réussite est euphorisante, l'échec constitue une déception.

Le président: Jusqu'à quelle distance de la côte la Garde côtière peut-elle aller pour une mission de recherche et de sauvetage?

M. Quail: Certains de nos bâtiments—mais pas tous—peuvent aller jusqu'à 400 ou 500 milles de la côte. C'est prévu, mais j'ajoute toutefois que nous n'effectuons pas régulièrement de patrouille à cette distance, nous restons, pour l'essentiel, là où on a besoin de nos services. Nous comptons également sur les navires de passage pour nous aider, mais il y a certains bateaux que nous pouvons envoyer dans ces eaux. Avec les grands bateaux, nous pouvons parcourir cette zone, mais nous n'y effectuons pas de patrouille régulière. À voir la liste des accidents, vous constaterez que nous allons jusqu'à 400 ou 500 milles, mais seulement occasionnellement.

[Texte]

The Chairman: In dealing with search and rescue missions, what percentage of those that are responded to would the Coast Guard consider unnecessary calls, in the final analysis?

Mr. Quail: About 55% to 56% of our search and rescue incidents deal with pleasure craft; 27% deal with commercial shipping.

The Chairman: When you speak of commercial shipping do you include fishermen?

Mr. Quail: I am sorry. I really mean fishermen, essentially fishermen.

• 1100

For the pleasure craft, about 45% of those can be attributed to mechanical breakdown. I suppose it depends on what you mean by trivial. If somebody doesn't do the proper maintenance, then I am not sure if that is trivial or just not too smart. If we think it is non-life-threatening and there are commercial tow people around, then we will advise them to contact the tow people. That's a determination that's made.

With respect to inadequate maintenance—coming back to your question, I would rather put it in that kind of context—we would guess that out of the 45% that are mechanical breakdowns about 20% could be just poor maintenance, not being fully aware of what you are getting yourself into. I don't know if that is trivial or what, but that is where we are.

The Chairman: Is there any concern within the department that the cutback in vessel complement is going to have an adverse effect on potential search and rescue missions?

Mr. Quail: No, we don't think so. However, there is one caveat. You cannot take that number of ships out of the system and by any stretch of the imagination have the same sort of reserve capacity inherent in it. Therefore, if we should get ourselves into a situation where we have a number of running incidents, if it should be so bad that they all came at once, then there is less reserve capacity.

At this point we feel we can adequately cover off our requirements across the board with respect to search and rescue, aids to navigation, and ice-breaking. So there is less reserve capacity—you can't argue that there isn't—but we still feel we can meet our requirements, and to date we have been able to do that.

The Chairman: Can I just deal momentarily with the services you provide to northern and remote communities? Obviously these services are extremely important to the people who depend on the Coast Guard to do the things it does in those regions. No doubt, concerns are expressed by the residents of those communities from time to time. What is the most commonly heard complaint about the role of the Coast Guard in those areas? I'm sure you get all kinds of bouquets, but occasionally you must be criticized.

Mr. Quail: We don't get many bouquets.

The Chairman: Well, if you don't, then you should.

Mr. Quail: Some people do write to us, and when we get that, I have to tell you that we circulate it to the people involved. I guess the most commonly heard complaint would be one that says you have to be careful about too early an entry into certain areas in the north.

[Traduction]

Le président: Dans les émissions de recherche et de sauvetage, quel est le pourcentage d'appels que la Garde côtière considère superflus, en dernière analyse?

M. Quail: Environ 55 p. 100 à 56 p. 100 des missions de recherche et de sauvetage sont faites pour des bateaux de plaisance, et 27 p. 100 pour des navires commerciaux.

Le président: Entendez-vous également par là les navires de pêche?

M. Quail: Excusez-moi. Je voulais dire les pêcheurs.

Dans le cas des bateaux de plaisance, 45 p. 100 des appels sont dus à une avarie. Cela dépend, je pense, de ce que vous appelez appel insignifiant: quand un bateau n'est pas bien entretenu, je ne sais pas si c'est insignifiant ou tout simplement stupide. Nous jugeons qu'il n'y a pas de vies en danger s'il y a des remorqueurs commerciaux dans les parages, nous lui conseillons de prendre contact avec un remorqueur. C'est une décision à prendre.

Pour revenir à la question et au manque d'entretien, je dirais que sur les 45 p. 100 d'appels dus à des avaries, environ 20 p. 100 auraient pu être évités si l'entretien avait été bien assuré et sont dus au manque d'expérience. Je ne sais pas si ce sont des appels insignifiants ou non, mais c'est à eux que nous avons affaire.

Le président: Ne craint-on pas, au ministère, que la réduction de la flotte va se répercuter défavorablement sur les missions de recherche et de sauvetage?

M. Quail: Non, nous n'en croyons rien, mais avec toutefois une réserve. Quelle que soit votre ingéniosité, vous ne pouvez retirer un nombre aussi élevé de bâtiments et espérer conserver la même faculté d'intervention. Si plusieurs accidents surviennent simultanément, nous ne pourrions pas intervenir dans la même mesure.

À l'heure actuelle, nous pensons pouvoir répondre à tous les besoins de recherche et de sauvetage, d'aide à la navigation et de déglacage. Par conséquent, malgré la diminution indéniable de notre capacité de réserve, nous pensons pouvoir répondre à nos besoins et l'avons prouvé à ce jour.

Le président: Est-ce que vous me permettez d'aborder brièvement les services que vous fournissez aux collectivités éloignées et dans le Nord? Ces services sont certainement très importants pour ceux qui dépendent de la Garde côtière dans ces régions, et les résidents de ces collectivités craignent de les voir diminuer. Quelle est la réclamation la plus fréquemment entendue sur le rôle de la Garde côtière dans ces régions? Je sais qu'on vous décerne toutes sortes de louanges, mais à l'occasion, il doit bien se glisser une critique entre elles.

M. Quail: On ne nous couvre pas de louanges.

Le président: Eh bien, c'est regrettable.

M. Quail: Nous recevons quelques lettres et nous les acheminons aux personnes concernées. La plainte la plus fréquente, peut-être, c'est que nous intervenons souvent trop tôt dans certaines régions du Nord.

[Text]

The Chairman: Really?

Mr. Quail: Yes. What I have in mind is Arctic Bay. We have gone in there a couple of times to assist some commercial ships and the local people felt that we came in too early and they could not do what they wanted to do out on the ice. That is an area we would be concerned about.

With respect to the other services, things are pretty quiet up there, so I really don't have too many complaints. We do the Arctic resupply; we have spent a considerable amount of time over the last few years improving our communications with the communities to tell them how to go about it. I think we are doing a better job of having the refrigerators delivered and so on, and that we are making progress.

I am trying to think of specific times. When do people get excited? If there was going to be a large development, we would then become very much up front in terms of what it would mean and what our support would be to that kind of development. In other words, if you are going to ship oil outside of the normal navigation season, then that would be a concern. We'd be up front and they'd bring their issues forward. We do make efforts to have some of the minorities participate and be part of the Coast Guard operation. That's an area we continue to work with as well.

• 1105

I don't really have a good answer for you. That's where I'm at. I don't know of anything else. There's early entry and care with respect to ice-breaking. We try to be up front and start discussions early if there's going to be a new development that we were aware of, or if we're going to do something different. On the other side of it, we have to make sure we can continue to improve on Arctic resupply, on the quality and timeliness of the service. I have to tell you that at the end of the day timeliness is highly dependent on the ice conditions.

The Chairman: Is there a big concern within the department that you may run into conflicts with other government agencies such as the RCMP, Fisheries, DND? They also have patrol vessels and do certain works. Are you concerned with duplication of services?

Mr. Quail: The short answer is no. I see our relationship with the RCMP and CEIC, as it might relate to Tamils and so on, as it relates to support to Fisheries, and as it relates to support to the scientific community over the last few years. I think we have developed a good understanding of the services we can provide. We regularly provide services when requested in terms of platforms to the RCMP for their duties. We have implemented some secure-type communications on some of our ships.

In addition to that, there is the work that was done by the Osbaldeston report. The recommendations from that report have been implemented or are certainly in the process of being implemented. The interdepartmental committee has been set up as recommended. The first year was chaired by Fisheries and this year it's chaired by Mike Turner. That is an opportunity for the science departments to come forward with their demands and requests for ship support. Other

[Translation]

Le président: Vraiment?

M. Quail: Oui, je pense en particulier à la baie de l'Arctique. Nous y sommes allés à plusieurs reprises pour dépanner des vaisseaux commerciaux et la population jugeait que nous nous étions trop empressés et que nous ne lui avions pas laissé le temps d'aller elle-même intervenir sur la glace. C'est là une plainte que nous devrions prendre en considération.

Quant aux autres services, il ne se passe pas trop de choses là-bas, je n'entends donc pas beaucoup de réclamations. Nous réapprovisionnons la région de l'Arctique; nous avons passé beaucoup de temps, au cours des dernières années, à améliorer nos communications avec les collectivités pour leur dire comment procéder. Je crois que nous avons amélioré la livraison des réfrigérateurs et autres, et que nous faisons des progrès.

J'essaie de penser à des circonstances particulières. Quand est-ce que les gens commencent à s'émouvoir? Si de gros travaux étaient entrepris, nous serions sous les feux des projecteurs pour l'aide à y donner. Autrement dit, si vous envoyez du pétrole en dehors de la saison normale de navigation, on nous presserait d'intervenir. Nous serions aux premières loges et ils nous soumettraient leurs problèmes. Nous faisons notre possible pour favoriser la participation de certains membres des minorités aux activités de la Garde côtière. C'est un secteur dont nous nous préoccupons continuellement.

Je n'ai pas de meilleure réponse à vous fournir. Voilà où nous en sommes. Je n'en sais pas plus. Nous nous préoccupons du dossier des brise-glace. Nous essaierons d'être disponibles et d'entamer au plus tôt les discussions si un événement nouveau survient ou si nous décidons d'agir différemment. Par ailleurs, il nous faut veiller à améliorer, du point de vue qualité et des délais, le service de ravitaillement de l'Arctique. Je dois vous dire qu'au bout du compte, les délais dépendent énormément de l'état des glaces.

Le président: Les fonctionnaires du ministère craignent-ils d'être en conflit avec d'autres organismes fédéraux comme la GRC, Pêches et Océans ou le ministère de la Défense? Eux aussi ont des navires de patrouille et effectuent certains travaux. Ne craignez-vous pas le chevauchement des services?

M. Quail: En un mot, non. Nous entretenons de bons rapports avec la GRC et la CEIC, qu'il s'agisse du problème des Tamouls, qu'il s'agisse d'appuyer les pêches ou de soutenir la communauté scientifique comme nous l'avons fait depuis quelques années. Nous connaissons assez bien les services que nous pouvons offrir. Nous assurons régulièrement des services sur demande pour permettre aux agents de la GRC d'assumer leurs fonctions. Nous avons mis en oeuvre un système de communications protégées dans certains de nos navires.

En outre, il y a les travaux qui ont découlé du rapport Osbaldeston report. Des recommandations émanant de ce rapport ont été mises en vigueur ou sont en train de l'être. Le comité interministériel a été constitué comme recommandé. Pour la première année, il a été présidé par un représentant des Pêches et cette année, c'est Mike Turner qui en est le président. Cela permet aux ministères à vocation scientifique de formuler leurs demandes et leurs exigences en

[Texte]

departments can put on the table what the shortfalls are, to see how we can match those shortfalls against existing resources.

In the last couple of years we have made serious attempts to accommodate the scientific community as it relates to the western Arctic operations, so whenever we have ships in that area we can get them on board. At the operational level with DND and the terms of provisions of SAR, I think the relationship is excellent.

The Chairman: Do you have a co-ordinating body that meets on a regular or irregular basis?

Mr. Quail: Since Mike is now the chairman of that, perhaps he could answer the question.

Mr. Turner: The answer is yes. The interdepartmental program co-ordination committee is a direct result of the Osbaldeston study and its recommendations. It meets every few months. In the first year we started with a core group of the fleet operators and the RCMP. The principal players around the table have been ourselves and the Coast Guard, Fisheries and Oceans, National Defence and RCMP.

The committee I chair really acts as a focal point on a steering committee. We have formed a number of working groups under it dealing with matters such as interoperability, or the ability to communicate to get our work together on joint operations. An example would be when we are supporting RCMP and drug interdiction, or DFO, DND and ourselves.

There is another subcommittee looking at surface picture compilation and general surveillance. It is examining how we combine data and information to get a better picture of what's going on out there through our operations offshore. Another committee deals with very mundane matters such as making sure we're all using the same definitions of what a ship day means and things like that.

• 1110

Overall, I think the process is coming together extremely well. The level of co-operation among the departments has improved quite dramatically over the last few years. There's nothing like poverty to push people together. We're working together quite closely.

The Chairman: I know Mr. Richardson has a couple of questions he would like to put to you. But I want to emphasize that part of the Transport committee's mandate is not only to study the competitiveness of ports, but as well the role the Coast Guard plays in our system. We have other business to move on to very shortly, but a lot of other questions are left on the paper. We would hope you would be available to come back some time in the near future as we continue with our deliberations, as it very much involves your particular interests.

[Traduction]

matière de soutien maritime. D'autres ministères peuvent faire état de leurs besoins et nous essayons d'y répondre grâce aux ressources actuelles.

Depuis deux ans, nous nous sommes efforcés de satisfaire la communauté scientifique en ce qui a trait aux activités de l'Arctique de l'ouest, et nous les prenons à bord chaque fois que nos navires patrouillent dans cette région. Au niveau opérationnel avec le ministère de la Défense et pour ce qui est des services de recherche et de sauvetage, nous entretenons d'excellents rapports, à mon avis.

Le président: Existe-t-il un organisme de coordination qui se réunit de façon ponctuelle ou régulière?

M. Quail: Puisque Mike est le nouveau président du comité, il pourra répondre à la question.

M. Turner: La réponse est oui. Le comité interministériel de coordination des programmes a été créé à la suite des recommandations du groupe d'étude Osbaldeston report. Ce comité se réunit tous les deux ou trois mois. La première année, nous avons commencé par un groupe restreint composé des armateurs et de la GRC. Les principaux intervenants autour de la table ont été la Garde côtière, Pêches et Océans, la Défense nationale, la GRC et nous-mêmes.

Le comité que je préside sert de centre de convergence pour un comité directeur. Nous avons constitué certains groupes de travail qui examinent des questions comme l'interopérabilité, ou la capacité de communiquer pour coopérer à des opérations conjointes. Citons par exemple l'appui que nous offrons à la GRC dans le cadre de la lutte contre le trafic de drogue, ou encore au MPO, au MDN et nous-mêmes.

Un autre sous-comité est chargé d'examiner l'ensemble des données terrestres et les questions de surveillance générale. Il étudie la façon dont nous combinons nos données et nos renseignements pour nous faire une idée plus générale de ce qui se passe dans le cadre de nos opérations en mer. Un autre comité examine des questions très courantes, par exemple pour s'assurer que nous utilisons le même jargon dans le domaine de notre ressort.

Dans l'ensemble, je pense que les choses se passent extrêmement bien. La collaboration s'est considérablement améliorée entre les ministères au cours des quelques dernières années. Rien de tel que le manque de ressources pour inciter les gens à se regrouper. Nous travaillons en collaboration très étroite.

Le président: Je sais que M. Richardson a deux questions à vous poser. Je tiens à insister sur le fait que le mandat du Comité des transports prévoit non seulement l'étude de la compétitivité des ports, mais également le rôle que la Garde côtière joue dans notre système. Nous avons d'autres affaires auxquelles nous devons passer sous peu, mais bon nombre d'autres questions restent en suspens. Nous espérons que vous pourrez revenir devant le comité, avant longtemps, pour poursuivre notre discussion car elle touche de près à votre domaine de compétence.

[Text]

Mr. Quail: Mr. Chairman, subject to Mr. Richardson's comments, if the committee should travel and you wish to visit some of our facilities, whether it be a base or a radio station or a VTS centre or indeed a ship, if we have one in the area, we would be more than happy to show you firsthand what we are trying to do.

The Chairman: We certainly would appreciate that. I have asked my staff to liaise with you on that particular matter after this meeting is over. We would be most interested in having a look at some of the facilities you have and how the operation works.

Mr. Richardson: I want to pursue the question you were on with regard to studies that have been done over the years, particularly the Osbaldeston study. You mentioned this co-ordinating group. I would like to talk about it from the aspect of efficiency and cost-effectiveness of Canada's marine fleet.

I understand we have now something like 400 vessels over 9 metres in length, and another 800 to 1,000 smaller craft. You mentioned National Defence, Transport, Fisheries and Oceans, RCMP, EMR, Environment, and others. Is there any discussion about a further co-ordination of this cross-utilization, multi-tasking, with the objective of reducing overall costs and adding to efficiency? Would we be adding to efficiency? One civilian fleet sounds like it makes some sense. Is that a possibility? Could we look forward to the future of one civilian fleet, perhaps under the Coast Guard or Transport Canada?

Mr. Quail: Mike referred to it indirectly perhaps, that because of the pressure on the budgets of both Fisheries and ourselves there has been a lot of rationalization—taking ships out of the system. We are talking about the big ships, not the work barges and so on. We are down now to what I would describe for the Coast Guard as the minimum, when we're finished with rationalization, to meet our mandate. Fisheries has been working equally hard on that same issue. So I'm not convinced, nor do I see any evidence, that there's any fat around with respect to the number of vessels.

With respect to the issue of one fleet, this was looked at by Osbaldeston. They came to the conclusion that the integration of the civilian fleets into one was just not worth the disruption it would cause. They felt there was a way we could ensure effective utilization of the unused capacity by those departments that don't have vessels—for instance, EMR, CEIC, the scientific people—and that with the proper co-ordination we could achieve the kind of utilization we would want with the capacity we have.

It's an interesting organizational issue, I suppose. It becomes a question of how far away you want to have the fleet from the people who have the responsibility for delivering the program. The accountability and responsibility

[Translation]

M. Quail: Monsieur le président, sous réserve des observations de M. Richardson, si le comité décide de voyager et si vous souhaitez visiter certaines de nos installations, qu'il s'agisse d'une base, une station radio ou d'un centre STM ou même encore d'un navire, si nous en avons un dans la région, nous nous ferons un plaisir de vous montrer de façon concrète ce que nous essayons de faire.

Le président: Nous vous en saurions gré. J'ai demandé à mes collaborateurs de communiquer avec vous à ce sujet dès la fin de la réunion. Nous aimerions beaucoup examiner vos installations et voir comment fonctionne le système.

M. Richardson: Je voudrais revenir à la question des études qui ont été faites au fil des ans, et notamment l'étude Osbaldeston. Vous avez parlé de ce groupe de coordination. J'aimerais vous en parler sous l'angle de l'efficacité et du rendement de la flotte canadienne.

D'après mes renseignements, nous disposons actuellement de quelque 400 navires de plus de neuf mètres de long et de huit à mille embarcations de dimensions plus restreintes. Vous avez parlé de la Défense nationale, des Transports, des Pêches et Océans, de la GRC, d'Énergie, Mines et Ressources, d'Environnement et d'autres. Parle-t-on d'accroître la coordination de façon à favoriser cet échange, cette participation à des opérations polyvalentes, dans le but de réduire les dépenses totales et d'accroître l'efficacité des services? Est-ce que cela rendrait le système plus efficace? Une flotte civile paraît une solution logique. Est-ce une possibilité? Pouvons-nous envisager à l'avenir une flotte civile, qui relèverait éventuellement de la Garde côtière ou de Transports Canada?

M. Quail: Mike en a parlé indirectement, mais étant donné les compressions budgétaires du ministère des Pêches et de notre ministère, les activités de rationalisation sont allées bon train, c'est-à-dire qu'on a supprimé un certain nombre de navires. Nous parlons des gros navires, et non pas de péniches et autres embarcations courantes. Grâce à la rationalisation, nous allons ramener la flotte de la Garde côtière à un niveau minimum pour lui permettre d'assurer son mandat. Le ministère des Pêches a également fait de gros efforts dans ce sens. Je ne suis donc pas convaincu, et je n'ai d'ailleurs aucune preuve sur ce point, que nous ayons un excédent de navires.

Quant à la question d'une seule et unique flotte, la commission Osbaldeston a examiné la question. Elle a conclu que l'intégration des flottes civiles en une seule ne justifiait pas les bouleversements qu'elle produirait. À son avis, il y a une façon d'assurer l'exploitation efficace de la capacité inutilisée des ministères qui n'ont pas de navires—comme EMR, CEIC, Sciences et Technologie—à savoir assurer une bonne coordination pour nous permettre d'optimiser nos ressources.

C'est une question d'organisation intéressante, je suppose. Il s'agit alors de veiller à ce que la flotte ne soit pas trop éloignée des personnes chargées d'assurer le programme. La responsabilité des services de brise-glace au

[Texte]

for delivering ice-breaking in Canada are clear. If you don't like the service, you can talk to us, because it is we who deliver it. At the end of the day there's the program, there are the ships to deal with it. Then we have the multi-task ships that are aids we can also bring into ice-breaking. Therefore there is a sort of vertical integration relative to accountability and responsibility.

[Traduction]

Canada est claire. Si vous n'aimez pas le service, n'hésitez pas à nous en parler car c'est nous qui l'assurons. Il y a en dernier ressort le programme, les navires qui permettent d'assurer ce service. Puis il y a les navires polyvalents qui servent en cas de besoin au service de brise-glace. C'est pourquoi il existe une sorte d'intégration verticale en matière de responsabilité et d'imputabilité.

• 1115

If you move into the areas of providing the service, that does change the relationship. The program responsibilities would stay with minister A, but the service would be delivered by somebody else. I don't think there is any evidence on the table at this point that would suggest that is the way to go. If, however, the program and co-ordinating mechanism we have put into place don't work, then I think you will need to revisit that issue.

The Chairman: Gentlemen, I do appreciate your attendance here this morning. We'll look forward to hearing from you again, I'm sure.

[Proceedings continue in camera]

En ce qui a trait à la prestation du service, cela ne change rien. C'est toujours le ministre A qui a la responsabilité du programme, mais le service sera alors assuré par quelqu'un d'autre. Rien jusqu'ici nous permet de croire que ce serait la solution idéale. Si toutefois le programme et le mécanisme de coordination en vigueur ne donnent pas de résultat, il vous faudra revoir la question.

Le président: Messieurs, je vous remercie de votre présence ici ce matin. Nous serons ravis d'entendre à nouveau votre témoignage.

[La séance se poursuit à huis clos]

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From the Canadian Coast Guard:

R.A. Quail, Commissioner;
Michael Turner, Deputy Commissioner;
Donald Morrison, Director General, Harbours and Ports.

TÉMOINS

De la Garde côtière canadienne:

R.A. Quail, commissaire;
Michael Turner, commissaire adjoint;
Donald Morrison, directeur général, Hâvres et ports.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 21

Fascicule n° 21

Wednesday, June 10, 1992
Thursday, December 3, 1992

Le mercredi 10 juin 1992
Le jeudi 3 décembre 1992

Chairperson: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing
Committee on*

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Future Business

Travaux futurs

Pursuant to Standing Order 106(1) and (2), election of
Chairman and Vice-Chairmen

Conformément à l'article 106(1) et (2) du Règlement,
élection du président et des vice-présidents



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Friday, November 27, 1992.

By unanimous consent, it was ordered,—That, in relation to the Fifty-fifth and Fifty-sixth Reports of the Standing Committee on House Management, presented to the House and concurred in earlier this day, and notwithstanding any special or Standing Order or the practice of the House or its Standing or Standing Joint Committees, the incumbent chairmen and vice-chairmen of the Standing and Standing Joint Committees, except for the Standing Committee on Transport, shall continue in office until the committee concerned shall otherwise order; and

That, provided that those Standing or Standing Joint Committees whose chairmen and vice-chairmen cease to be members of the committee as a result of the concurrence in the said report, shall proceed to the election of a new chairman as their first order of business and such vice-chairmen as the committee deems necessary.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du vendredi 27 novembre 1992.

Du consentement unanime, il est ordonné,—Que, en ce qui concerne les 55^e et 56^e rapports du Comité permanent de la gestion de la Chambre, présentés à la Chambre et adoptés plus tôt aujourd'hui, et nonobstant tout ordre spécial, article du Règlement, les usages de la Chambre ou de ses comités permanents ou mixtes permanents, les présidents et vice-présidents des Comités permanents et mixtes permanents, à l'exception du Comité permanent des transports, continuent à remplir leurs fonctions jusqu'à ce que le Comité visé en décide autrement; et

Que, dans ces conditions, les comités permanents ou mixtes permanents, dont les présidents et vice-présidents cessent d'être membres du comité par suite de l'adoption dudit rapport, devront procéder à l'élection d'un nouveau président, comme étant le premier point inscrit à l'ordre de leurs travaux, ainsi que des vice-présidents que le comité juge nécessaires.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU
Clerk of the House of Commons

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Friday, November 27, 1992.

Mr. Edwards, from the Standing Committee on House Management, presented the Fifty-fifth Report of the Committee, which is as follows:

Your Committee recommends that the Standing Committees of this House be composed of the Members listed below:

MANAGEMENT

Public Accounts

Bellemare
Bertrand

Gauthier
Kempling

HUMAN RESOURCES

Aboriginal Affairs

Anawak
Blondin-Andrew

Duplessis
Redway

Health and Welfare, Social Affairs, Seniors and the Status of Women

Anderson
Greene

Joncas
Karpoff

Human Rights and the Status of Disabled Persons

Clifford
Feltham

Gaffney
Halliday

Labour, Employment and Immigration

Allmand
Bevilacqua

Chadwick
Fee

Multiculturalism and Citizenship

Attewell
Chadwick

Della Noce
Hogue

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du vendredi 27 novembre 1992.

M. Edwards, du Comité permanent de la gestion de la Chambre présente le cinquante-cinquième rapport de ce Comité dont voici le texte:

Votre Comité recommande que les comités permanents de la Chambre soient composés des députés dont les noms suivent :

GESTION

Comptes publics

Larrivée
Redway
Saint-Julien

Whittaker
Young (*Acadie—
Bathurst*)—(9)

RESSOURCES HUMAINES

Affaires autochtones

Reid
Schneider

Skelly (*Comox—Alberni*)
Tremblay (*Québec—Est*)—(8)

Santé et bien-être social, affaires sociales, troisième âge et condition féminine

Pagtakhan
Sparrow

Walker
Wilbee—(8)

Droits de la personne et condition des personnes handicapées

Koury
Joncas

Phinney
Young
(*Beaches—Woodbine*)—(8)

Travail, emploi et immigration

Heap
Jourdenais

Shields
Wenman—(8)

Multiculturalisme et citoyenneté

Karygiannis
Lopez

Maheu
Mitchell—(8)

NATURAL RESOURCES

Agriculture

Althouse	Gustafson
Brightwell	Harvard
Cardiff	Horning
Foster	Hughes

Energy, Mines and Resources

Crawford	Johnson
Feltham	Kilgour
Harvey (<i>Edmonton East</i>)	(<i>Edmonton Southeast</i>)

Environment

Catterall	Côté
Clark (<i>Brandon—Souris</i>)	Fulton
	MacDonald (<i>Rosedale</i>)

Forestry and Fisheries

Bélair	Champagne
Belsher	(<i>Champlain</i>)
Casey	

ECONOMICS

External Affairs and International Trade

Axworthy (<i>Winnipeg South Centre</i>)	Bosley
Barrett	Crosby (<i>Halifax West</i>)
Bertrand	Flis
	Friesen

Finance

Couture	Gray (<i>Windsor West</i>)
Dorin	Langdon (<i>Essex—Windsor</i>)

Industry, Science and Technology, Regional and Northern Development

Bjornson	Feltham
Domm	Hopkins

RESSOURCES NATURELLES

Agriculture

Laporte	Monteith
Larrivée	Porter
McGuire	Vancilief—(14)

Énergie, mines et ressources

Layton	MacDougall
Littlechild	(<i>Timiskaming</i>)—(8)

Environnement

Martin	O'Kurley
(<i>LaSalle—Émard</i>)	Stevenson—(8)

Forêts et pêches

Gardiner	Marin
Joncas	Simmons—(8)

ÉCONOMIE

Affaires étrangères et commerce extérieur

Guilbault	MacLaren
Harvey	Robinson
(<i>Chicoutimi</i>)	Stewart
Lopez	Van De Walle—(14)

Finances

Marleau	Thompson
Soetens	White—(8)

Industrie, sciences et technologie, développement régional et du Nord

McCurdy	Ricard
Peterson	Vien—(8)

Transport

Members/Membres

Angus
AtkinsonCook
CorbettKeyes
ManleyRichardson
Wilson (*Swift Current—Maple
Creek—Assiniboia*)—(8)

DEPARTMENTAL

Communications and Culture

Members/Membres

Bird
ClancyFinestone
HogueMacWilliam
PronovostRoy-Arcelin
Scott (*Hamilton—
Wentworth*)—(8)Consumer and Corporate Affairs and Government OperationsConsommation et affaires commerciales et administration
gouvernementale

Members/Membres

Boudria
Dobbie
FontaineGray
(*Bonaventure—
Îles-de-la-Madeleine*)Holtmann
MacDonald
(*Dartmouth*)Rodriguez
Thorkelson—(8)Justice and Solicitor GeneralJustice et Solliciteur général

Members/Membres

Horner
JacquesMacLellan
TétreaultThacker
ThorkelsonWaddell
Wappel—(8)National Defence and Veterans AffairsDéfense nationale et affaires des anciens combattants

Members/Membres

Boyer
BrewinDarling
FerlandHicks
MaloneProud
Rompkey—(8)Official LanguagesLangues officielles

Members/Membres

Bernier
EdmonstonEdwards
GauthierKempling
Scott (*Hamilton—
Wentworth*)Turner (*Halton—Peel*)
Young (*Gloucester*)—(8)

Pursuant to Standing Order 104(3), your Committee recommends that the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations be composed of the eight members listed below:

Conformément au paragraphe 104(3) du Règlement, le Comité recommande que les huit députés dont les noms suivent fassent partie du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation :

Members/Membres

Blenkarn
FeeKempling
LeeRideout
StupichTremblay (*Lotbinière*)
Wappel—(8)

It is further recommended that a message be sent to the Senate to acquaint their Honours of the names of the Members to serve on behalf of this House on the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 40 and 41 which includes this report*) is tabled.

(*The Minutes of Proceedings and Evidence accompanying the Report are recorded as Appendix No. 158 to the Journals*).

By unanimous consent, it was ordered,—That the Fifty-fifth Report of the Standing Committee on House Management, presented to the House earlier this day, be concurred in.

ATTEST

Votre comité recommande enfin qu'un message soit transmis au Sénat afin d'informer les honorables sénateurs des noms des députés qui représenteront la Chambre au Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicules n^{os} 40 et 41 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

(*Les procès-verbaux et les témoignages joints à ce rapport sont enregistrés à titre d'Appendice n^o 158 aux Journaux.*)

Du consentement unanime, il est ordonné,—Que le cinquante-cinquième rapport du Comité permanent de la gestion de la Chambre présenté à la Chambre plus tôt aujourd'hui, soit agréé.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU
Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 10, 1992

(34)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Denis Pronovost, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Other Members present: Joe Comuzzi and Marcel R. Tremblay.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer, and David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to consider its future business.

It was agreed—"That VIA Rail be invited to appear before the Committee in early fall."

It was agreed—"That the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway be authorized to present a request for travel funds to the Sub-Committee on Budget of the Liaison Committee."

It was agreed—"That the Committee seek approval of the House for eight Members and two staff of the Committee to travel to Halifax, N.S., from June 16 to 18, 1992 to attend a conference on ports competitiveness."

At 3:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, DECEMBER 3, 1992

(35)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, for the purpose of electing a Chairman and Vice-Chairmen pursuant to Standing Order 106(1) and 106(2).

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Stan Keyes, John Manley, and Geoff Wilson.

Acting Members present: Ross Belsher for Lee Richardson; Marcel R. Tremblay for Chuck Cook; Stan Wilbee for Robert A. Corbett.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

The Clerk presided over the election of a Chairman.

It was moved by Marcel R. Tremblay—That Robert A. Corbett do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put, it was agreed to, on division.

Accordingly, Robert A. Corbett was declared duly elected Chairman of the Committee *in absentia*.

The Clerk presided over the election of an Acting Chairman.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 10 JUIN 1992

(34)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 35, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Denis Pronovost, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Autres députés présents: Joe Comuzzi et Marcel R. Tremblay.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

Il est convenu,—Que VIA Rail soit invité à témoigner au début de l'automne.

Il est convenu,—Que le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent soit autorisé à présenter au Sous-comité du budget du Comité de liaison, une demande de fonds pour se déplacer.

Il est convenu,—Que le Comité demande à la Chambre de permettre à huit députés et à deux collaborateurs du Comité de se rendre à Halifax, du 16 au 18 juin, pour assister à une conférence sur la compétitivité des ports.

À 15 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 3 DÉCEMBRE 1992

(35)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 30, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, pour élire un président et deux vice-présidents selon les paragraphes 106(1) et 106(2) du Règlement.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Stan Keyes, John Manley et Geoff Wilson.

Membres suppléants présents: Ross Belsher remplace Lee Richardson; Marcel R. Tremblay remplace Chuck Cook; Stan Wilbee remplace Robert A. Corbett.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Le greffier procède à l'élection du président.

Marcel R. Tremblay propose,—Que Robert A. Corbett soit élu président du Comité.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

Robert A. Corbett, absent, est donc déclaré dûment élu président du Comité.

Le greffier procède à l'élection d'un président suppléant.

On motion of Ross Belsher, it was agreed—That Ken Atkinson do take the Chair of this Committee as Acting Chairman.

On motion of Ross Belsher, it was agreed—That Ken Atkinson be elected Vice-Chairman (Government) of the Committee.

On motion of John Manley, it was agreed—That Stan Keyes be elected Vice-Chairman (Opposition) of the Committee.

On motion of Iain Angus, it was agreed—That the Vice-Chairman (Government) chair meetings until the return of the Chairman of the Committee.

On motion of Iain Angus, it was agreed—That the Standing Committee on Transport apportion a maximum of \$5,000.00 to its Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway for the purpose of meeting expenses during the 1992-93 fiscal year and, that any unused portion of these funds be returned to the Standing Committee on Transport as soon as the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway has completed its mandate.

It was moved by Iain Angus—That the report of the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway on the future of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System be agreed to.

By unanimous consent, the motion was withdrawn.

At 4:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Sur motion de Ross Belsher, il est convenu,—Que Ken Atkinson soit élu président suppléant.

Sur motion de Ross Belsher, il est convenu,—Que Ken Atkinson soit élu vice-président (gouvernement).

Sur motion de John Manley, il est convenu,—Que Stan Keyes soit élu vice-président (opposition).

Sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que le vice-président (gouvernement) préside les réunions jusqu'au retour du président.

Sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que le Comité permanent des transports attribue un montant maximal de 5 000\$ pendant l'exercice 1992-1993, au Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent, pour couvrir ses frais de réunions; que tout montant non dépensé soit retourné au Comité permanent aussitôt que le Sous-comité aura rempli son mandat.

Iain Angus propose,—Que le rapport du Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent sur l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, soit adopté.

Du consentement unanime, la motion est retirée.

À 16 heures le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, December 3, 1992

• 1532

The Clerk of the Committee: Order, please.

Pursuant to Standing Order 106(1), I'm ready to accept motions for the election of the chairman of the committee.

M. Tremblay (Québec-Est): Monsieur le greffier, dans un souci de continuité et compte tenu de la courte période de temps qu'il nous reste d'ici la fin de cette session, j'aimerais proposer Robert Corbett comme président du Comité.

The Clerk: It has been moved that Robert Corbett take the chair as chairman of the committee. Is it agreed?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Manley (Ottawa South): On division.

The Clerk: Mr. Corbett not being present right now, my next duty is to proceed to the election of an acting chairman. I'm ready to accept the motion.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): I would move for the transport committee that Ken Atkinson be the acting chairman.

The Clerk: It's been moved that Ken Atkinson be elected as acting chairman of the committee. Is it agreed?

Mr. Manley: I'm not aware of the title "acting chairman". Is this a vice-chairman who is then...?

The Clerk: I'm basically proceeding according to citation 784.(2) in *Beauchesne's*, sixth edition, which states:

If the Chairman is elected *in absentia*, the clerk of the committee proceeds to the election of an Acting Chairman, who may either adjourn the meeting or dispose of the routine business.

Vice-chairmen would be elected afterwards. The acting chairman is the presiding officer for that day.

Mr. Manley: I just wonder if that rule anticipated the changes in the rules that included the election of vice-chairs. It may be under the current rules you'd proceed with the election of vice-chairs, one of whom would then assume the chair, not that it makes a lot of difference. The Standing Orders have changed, I think, since that rule.

• 1535

Mr. Angus: Mr. Clerk, isn't there a problem if we followed the suggestion and just do vice-chairs? Doesn't that put us back into the bind we were in, in that the chair has not delegated authority to the vice-chairs to call a meeting in his absence? In this way we would get around that by having an elected and acting chair.

The Clerk: Essentially, I find myself in a bit of a bind, because the sole mandate I have right now is to proceed with the election of a chairman and vice-chairman. I can give you an opinion. As it stands now, the Standing Committee on

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 3 décembre 1992

Le greffier du Comité: À l'ordre, s'il vous plaît.

Conformément à l'article 106(1) du Règlement, je suis prêt à recevoir des motions pour l'élection du président du comité.

Mr. Tremblay (Québec-Est): Mr. Clerk, for continuity's sake and in view of the short time remaining in this session, I would like to move that Robert Corbett be elected Chairman of the Committee.

Le greffier: Il est proposé que Robert Corbett prenne la présidence du comité. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

M. Manley (Ottawa-Sud): Adopté à la majorité.

Le greffier: Monsieur Corbett n'étant pas présent pour le moment, il m'appartient maintenant de passer à l'élection d'un président suppléant. Je suis prêt à recevoir une motion.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Je propose au comité des transports que Ken Atkinson soit élu président suppléant.

Le greffier: Il est proposé que Ken Atkinson soit élu président suppléant du comité. Est-ce d'accord?

M. Manley: Je ne savais pas qu'il y avait un titre de «président suppléant». Est-ce un vice-président qui devient...?

Le greffier: Je suis essentiellement l'article 784.(2) de *Beauchesne*, sixième édition, qui stipule que:

Dans le cas où le président aurait été élu *in absentia*, le greffier du comité passe à l'élection d'un président suppléant. Il est alors loisible à ce dernier soit de lever la séance, soit de passer aux affaires courantes.

Les vice-présidents, seraient élus après. Le président suppléant préside pour la journée en question.

M. Manley: Je me demande simplement si cette règle prévoyait les modifications qui incluent l'élection de vice-présidents. Il se peut qu'aux termes du règlement actuel, l'on procède à l'élection de vice-présidents dont l'un assumerait alors la présidence, même si cela ne change pas grand-chose. Le règlement a été modifié, si je ne m'abuse, depuis la rédaction de cet article.

M. Angus: Monsieur le greffier, si nous nous contentions d'élire des vice-présidents, cela ne poserait-il pas un problème? Ne serions-nous pas dans une situation où nous nous sommes déjà trouvés, celle où le président n'a pas délégué ses pouvoirs aux vice-présidents pour convoquer, en son absence, une réunion? Élire un président suppléant nous permettrait de contourner le problème.

Le greffier: J'ai en effet les mains quelque peu liées parce que le seul mandat qui m'est actuellement imparti est de procéder à l'élection d'un président et d'un vice-président. Je peux vous donner un avis. Avant l'ouverture de cette

[Texte]

Transport, before the meeting started, did not have a chairman or vice-chairmen. Once we proceeded to elect Mr. Corbett, who is not present in this room right now, we were faced with a situation where there is no vice-chairman to chair the meeting. There's no presiding officer.

Mr. Angus: You haven't elected them yet.

The Clerk: We haven't elected them yet. So our only recourse is to proceed with an acting chairman, who may then proceed with the election of two vice-chairmen, one of whom would be an opposition vice-chairman.

Mr. Manley: Based on Iain's question, is this acting chairman a continuing function, or is it just for the purposes of this meeting?

The Clerk: Normally, it would be for the purposes of this meeting, unless the committee otherwise ordered.

Mr. Keyes (Hamilton West): Can the acting chairman then call a meeting anytime?

The Clerk: Normally, unless the committee has otherwise ordered, the acting chairman is chairman for that meeting and his role as presiding officer ends with the end of the meeting.

Mr. Keyes: So he can't call another meeting after this anyway?

The Clerk: No, unless the committee otherwise ordered.

Mr. Angus: Or the committee could authorize the vice-chair.

The Clerk: Or the vice-chair, yes, could authorize.

Mr. Angus: So it's really an interim measure to get us moving.

The Clerk: Correct.

M. Tremblay: Est-ce qu'on peut demander à celui qui a été élu président en titre d'occuper le fauteuil, s'il vous plaît?

The Clerk: At the present time, I still have a motion by Mr. Belsher that Mr. Ken Atkinson be elected as acting chair of the committee. Is it agreed?

Motion agreed to

The Clerk: I would ask Mr. Atkinson to please take the chair.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Okay, thank you.

We move to the election of vice-chairmen, and I will entertain motions to that effect. I wish to remind members that since a government member has been elected chairman, the Standing Orders direct us to elect an opposition member to one of the vice-chairmen positions of the committee. I am open for nominations.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I would like to nominate Ken Atkinson as one of the vice-chairmen.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Does that present any problem with me in the chair?

The Clerk: No, not according to my *Robert's Rules of Order*.

[Traduction]

séance, le Comité permanent des transports, n'avait ni président ni vice-président. Après avoir élu M. Corbett, qui n'est pas, pour le moment, dans cette salle, nous nous retrouvions sans vice-président pour présider la séance. Le comité n'a pas de présidence.

M. Angus: Ils n'ont pas encore été élus.

Le greffier: Effectivement, nous ne les avons pas encore élus. Donc, le seul recours est d'élire un président suppléant qui pourra ensuite passer à l'élection de deux vice-présidents, dont l'un sera membre de l'opposition.

M. Manley: Suite à la question de Iain, ce président suppléant est-il ensuite maintenu ou n'est-il élu que pour les fins de cette séance?

Le greffier: Normalement, ce ne serait que pour cette séance, à moins que le comité n'en décide autrement.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Le président suppléant peut-il alors convoquer une réunion quand il le souhaite?

Le greffier: Normalement, sauf si le comité en a décidé autrement, le président suppléant préside cette séance et son rôle prend fin à la fin de la séance.

M. Keyes: Il ne peut donc, de toute façon, convoquer d'autres réunions?

Le greffier: Non, à moins que le comité ne lui délègue le pouvoir d'agir ainsi.

M. Angus: Ou que le comité autorise le vice-président à le faire.

Le greffier: En effet, ou que le vice-président l'autorise.

M. Angus: Il s'agit donc, en fait, d'une mesure provisoire pour nous permettre d'avancer.

Le greffier: C'est cela.

Mr. Tremblay: Could we ask the member who has been elected Acting Chairman to take the chair, please?

Le greffier: Pour l'instant, j'ai donc une motion de M. Belsher visant à élire M. Ken Atkinson président suppléant du comité. Est-ce d'accord?

La motion est adoptée

Le greffier: Je demanderais à M. Atkinson d'occuper le fauteuil.

Le président suppléant (M. Atkinson): Bien, merci.

Nous passons à l'élection des vice-présidents et je suis prêt à recevoir vos motions à cet effet. Je rappellerai aux députés qu'étant donné que c'est un député de la majorité qui a été élu président, le Règlement nous impose d'élire un député de l'opposition à l'un des postes de vice-président du comité. J'attends les mises en candidatures.

M. Belsher: Monsieur le président, j'aimerais proposer la candidature de Ken Atkinson à l'un des postes de vice-président.

Le président suppléant (M. Atkinson): Cela présente-t-il un problème étant donné que j'occupe actuellement la présidence?

Le greffier: Non, pas d'après mon édition de *Robert's Rules of Order*.

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): The other nomination is of Stan Keyes. Are there any other nominations? Do I hear agreement on those two individuals for vice-chairmen?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Chairman, I move that the government vice-chair be authorized to act in the capacity of the chair until such time as the chair returns.

• 1540

Motion agreed to

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Can we move to other business, and future business of the committee to begin with?

In regard to getting the committee going once again, I may make a suggestion with your permission that I be allowed to invite the Minister of Transport to the committee and see if we can get the Minister of Transport to appear in front of us next week, if that is possible.

Mr. Angus: By all means, and perhaps if the minister is agreeable he can bring with him the key people from aviation and rail.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): I will put that invitation forward to the minister and perhaps I can report back to a steering committee that can be agreed upon by the members.

Mr. Keyes: In making your request I hope you would be indicating to the minister that he should be available for a good duration of time.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): What do you define as "a good duration of time"—an hour and a half?

Mr. Keyes: Two hours or more.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): An hour and a half, two hours?

Mr. Angus: At least an hour and a half.

Mr. Keyes: At a minimum an hour and a half.

Mr. Manley: It seems to me the last time we ran out of time with an hour and a half.

Mr. Keyes: I would say two hours.

Mr. Manley: We could easily use two hours. If he has a speaking engagement in Montreal or something, try to schedule it at a different time.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): I will proffer that invitation to the minister.

We have another matter that relates to the budget of the subcommittee on the St. Lawrence Seaway. In regard to the subcommittee's budget there are two processes by which the subcommittee's expenses can be met. Every invoice can be submitted to this standing committee for approval, or through apportionment of the standing committee's budget to its subcommittee.

[Translation]

Le président suppléant (M. Atkinson): L'autre candidat est Stan Keyes. Y a-t-il d'autres candidats? Est-on d'accord pour élire ces deux personnes vice-présidents?

Des voix: D'accord.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le président, je propose que le vice-président, qui représente la majorité, soit autorisé à jouer le rôle de président en attendant le retour du président.

La motion est adoptée

Le président suppléant (M. Atkinson): Peut-on passer aux autres questions et aux travaux futurs du comité pour commencer?

Afin que le comité puisse reprendre ses travaux, je souhaiterais, avec votre permission, être autorisé à inviter le ministre des Transports à comparaître la semaine prochaine, dans la mesure du possible.

M. Angus: Absolument, et si le ministre n'y voit pas d'inconvénients, il pourrait se faire accompagner de ses collaborateurs clé dans les secteurs de l'aviation et du chemin de fer.

Le président suppléant (M. Atkinson): Je transmettrai donc cette invitation au ministre et je pourrai peut-être faire rapport à un comité directeur dont nous pourrions décider de la composition.

M. Keyes: Lorsque vous présenterez votre requête au ministre, il me semblerait opportun de lui préciser que nous aimerions le retenir pendant un certain temps.

Le président suppléant (M. Atkinson): Que voulez-vous dire par «un certain temps»—une heure et demie?

M. Keyes: Deux heures ou plus.

Le président suppléant (M. Atkinson): Une heure et demie, deux heures?

M. Angus: Au moins une heure et demie.

M. Keyes: Au minimum.

M. Manley: Il me semble que la dernière fois, une heure et demie n'avait pas suffi.

M. Keyes: Je dirais deux heures.

M. Manley: Nous pourrions certainement remplir deux heures. S'il doit prononcer une allocution à Montréal ou s'il y a d'autres engagements, essayez d'organiser la réunion à un autre moment.

Le président suppléant (M. Atkinson): Je transmettrai cette invitation au ministre.

Une autre question se pose: celle du budget du Sous-comité sur la voie maritime du Saint-Laurent. Il y aurait deux façons de couvrir les dépenses de ce sous-comité: ses factures peuvent être soumises à l'approbation du comité permanent ou bien celui-ci peut lui céder une partie de son budget.

[Texte]

A suggested motion would be that the Standing Committee on Transport apportion a maximum of \$5,000 to its subcommittee on the St. Lawrence Seaway for the purpose of meeting its expenses during the 1992-93 fiscal year, and that any unused portion of these funds be returned to the Standing Committee on Transport as soon as the subcommittee on the St. Lawrence Seaway has completed its mandate.

Mr. Angus: I so move.

Motion agreed to

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): There is another issue. I think you have now in front of you a draft report on the St. Lawrence Seaway that has been prepared by the subcommittee. The subcommittee would like to present that to you.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would move that the transport committee adopt the report of the seaway subcommittee.

• 1545

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): We have the committee report in front of us. I might indicate, and I think you all know, that Mr. Keyes, Mr. Angus, myself, Mr. Gustafson, and Mr. Fretz were on the committee, and we present that report. Is there any discussion on the report?

Mr. Angus: We present it unanimously too.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Yes.

Mr. Manley: Can I present, Mr. Chairman, that this will be reformatted as a report of the subcommittee? Is it approved by the whole committee? Is it presented to the House as a report of the standing committee?

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Yes.

Mr. Manley: So it's reformatted and... It's been introduced as a report of the subcommittee, whereas it's presented to us really as a research document done by the Library of Parliament rather than as a report of the subcommittee. That's why I'm asking.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): It will indicate who prepared the report and all those things—

An hon. member: It will be reformatted as a report of the House of Commons standing committee.

Mr. Angus: We're going to add the list of witnesses who appeared and all that standard stuff.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Yes.

Mr. Wilson: It will be formatted and translated as a report of the standing committee.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): This is a report of the subcommittee presented to the Standing Committee on Transport. We are asking for the standing committee to approve it, and then it will be presented to the House as a report of the standing committee.

Mr. Angus: In fact, that's the only way it can go to the House, because subcommittees cannot report directly—

[Traduction]

On pourrait ainsi proposer que le Comité permanent des transports cède un maximum de 5 000\$ à son sous-comité sur la voie maritime du Saint-Laurent pour couvrir ses dépenses durant l'exercice 1992-1993, et que toute portion non-utilisée de cette somme soit rendue au comité permanent, dès que le sous-comité se sera acquitté de son mandat.

M. Angus: J'en fais la proposition.

La motion est adoptée

Le président suppléant (M. Atkinson): Il y a une autre question. Vous devez maintenant avoir sous les yeux un projet de rapport sur la voie maritime du Saint-Laurent qui a été préparé par le sous-comité. Celui-ci aimerait vous le soumettre.

M. Angus: Monsieur le président, je propose que le Comité des transports adopte le rapport du sous-comité de la voie maritime.

Le président suppléant (M. Atkinson): Nous avons sous les yeux le rapport du comité. Je vous signalerai, et vous le savez tous, que M. Keyes, M. Angus, M. Gustafson, M. Fretz et moi-même étions membres de ce sous-comité. Y a-t-il des commentaires au sujet du rapport.

M. Angus: C'est également un rapport unanime que nous présentons.

Le président suppléant (M. Atkinson): En effet.

M. Manley: Puis-je supposer, monsieur le président, que ce document sera présenté sous forme de rapport du sous-comité? Est-il approuvé par l'ensemble du comité? Est-il présenté à la Chambre comme un rapport du comité permanent?

Le président suppléant (M. Atkinson): Oui.

M. Manley: C'est donc présenté différemment et... Il sera présenté comme un rapport du sous-comité, alors que nous le recevons aujourd'hui plutôt comme un document de recherche venant de la Bibliothèque du Parlement. C'est pourquoi je pose la question.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): On indiquera qui a préparé le rapport, etc. . .

Une voix: Il sera présenté sous forme de rapport du comité permanent de la Chambre des communes.

M. Angus: Nous ajouterons la liste des témoins qui ont comparu et tout ce que l'on inclut d'habitude.

Le président suppléant (M. Atkinson): En effet.

M. Wilson: Il sera traduit et présenté comme un rapport du comité permanent.

Le président suppléant (M. Atkinson): C'est un rapport du sous-comité présenté au comité des transports. Nous demandons au comité de l'approuver afin qu'il puisse être présenté à la Chambre comme un rapport du comité permanent.

M. Angus: En fait, c'est la seule façon de le présenter à la Chambre, parce que les sous-comités ne peuvent directement faire rapport. . .

[Text]

Mr. Keyes: Right. But I think the concern is that given the way it's presented to us here. . . and is this what we're approving? It's not all here.

Mr. Belsher: If we're just accepting this, then it still has to be put together as a committee report of the whole of the committee, which lists the various participants.

Mr. Keyes: And at that time it is accepted or rejected by the entire committee.

Some hon. members: No.

Mr. Keyes: That's what my point is, Mr. Chairman. I come back to it.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Some motions are necessary—

Mr. Belsher: There's a series of motions. We're just accepting the subcommittee report. That's the motion we have before us right now. Does this committee accept this report?

Mr. Wilson: Do we have a chance to examine it?

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): The initial motion we need is that today's report on the future of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system be adopted by the committee and that the chairman present it to the House before December 12, 1992.

Mr. Angus: I'll move that.

Motion agreed to

Mr. Wilson: I wouldn't mind having an opportunity to have a look at it personally.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): That's okay.

Mr. Wilson: But I can be overruled, obviously.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): If you wish that, then I would assume we'll have to come back next week and look at it.

Mr. Angus: Let me tell you what it doesn't say. It doesn't say anything about who should get the money—railways or producers. Does that help?

Mr. Wilson: I don't think it's a problem in any event. I'm simply saying I'm not prepared to endorse it until I've examined it. That's all. If the rest of you are, there's no problem.

Mr. Manley: Is it necessarily part of the motion that the standing committee approve the report, or is it adequate to accept it for tabling in the House? Geoff's point is that he hasn't had a chance to review it. The work has been done by a subcommittee. Do we necessarily have to be endorsing it, particularly those of us who were not part of the subcommittee?

• 1550

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): A subcommittee can't present it before the House. It has to be adopted by the whole committee and then presented to the House.

[Translation]

M. Keyes: En effet. La question vient seulement du fait qu'il nous est présenté ici sous une forme. . . Est-ce que nous l'approuvons? Tout n'y est pas.

M. Belsher: Même si nous n'acceptons que ceci, il devra être présenté sous forme de rapport du comité avec la liste de tous les participants.

M. Keyes: Et c'est alors que l'ensemble du comité l'adoptera ou le rejettera.

Des voix: Non.

M. Keyes: C'est justement ce que je veux dire, monsieur le président. J'y reviens.

Le président suppléant (M. Atkinson): Certaines motions doivent être présentées. . .

M. Belsher: Il y a une série de motions. Nous acceptons simplement le rapport du sous-comité. C'est la motion qui nous a été soumise. Le comité adopte-t-il ce rapport?

M. Wilson: Aurons-nous l'occasion de l'examiner?

Le président suppléant (M. Atkinson): La motion initiale qu'il nous faut portera que le rapport d'aujourd'hui sur l'avenir des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent soit adopté par le comité et que le président le dépose à la Chambre avant le 12 décembre 1992.

M. Angus: Je propose cette motion.

La motion est adoptée

M. Wilson: j'aimerais bien, quant à moi, y jeter un coup d'oeil.

Le président suppléant (M. Atkinson): Bien sûr.

M. Wilson: Mais vous pouvez évidemment en décider autrement.

Le président suppléant (M. Atkinson): Si c'est cela que vous voulez, je suppose qu'il nous faudra y revenir la semaine prochaine.

M. Angus: Je vais vous dire ce qui manque pas dans ce rapport. On ne dit pas si ce sont les chemins de fer ou les producteurs qui devraient obtenir les fonds. Cela vous facilite-il la tâche?

M. Wilson: Je ne pense pas que ce soit un problème, de toute façon. Je dis simplement que je ne suis pas prêt à approuver ce document tant que je ne l'aurai pas examiné. C'est tout. Si vous êtes prêts à le faire, il n'y a pas de problème.

M. Manley: Faut-il que la motion précise que le comité permanent approuve le rapport, ou suffirait-il d'accepter qu'il soit déposé à la Chambre? Ce que dit Geoff, c'est qu'il n'a pas eu le temps d'examiner le document. Ce travail a été effectué par un sous-comité. Faut-il nécessairement que nous approuvions le rapport, surtout ceux d'entre-nous qui n'étaient pas membres du sous-comité?

Le président suppléant (M. Atkinson): Un sous-comité ne peut faire rapport à la Chambre. Tout rapport doit être adopté par l'ensemble du comité pour pouvoir être présenté.

[Texte]

Mr. Manley: I think the point is, can the wording of the report of the standing committee not simply reflect the fact that this is the work of a subcommittee, indicating who the participants in that are and that the rest of us are facilitating the presentation of a report. In Geoff's case, he doesn't need to be adopting it as his point of view. He's merely a facilitator of its being presented.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Mr. Manley, the clerk's advice to me is that it has to be adopted by the committee as a whole.

Mr. Keyes: What we may be trying to get at here is a step-by-step procedure. Today the full transport committee receives the report, next Tuesday the committee could adopt the report, and then Thursday or Friday, as adopted by the full committee, it could be presented in the House. But the motion you're striking, Mr. Chairman, says we have to do the whole ball of wax right now.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): That's why we asked.

Mr. Wilbee (Delta): This is exactly the routine we use in the health committee all the time, where we operate in subcommittees that report to the main committee. They don't alter the report, generally; they just accept it and report it to the House.

We are running out of time on this particular thing.

Mr. Angus: I have a mechanical question, Mr. Chairman, through you to the clerk or to the staff. If we don't adopt the report today as the transport committee, can work such as translation, editing, and the compilation progress so that at a point next week we can actually have the final document to vote on? Or can none of that happen until the transport committee has said that it agrees with the contents, and then we would have the translation and everything else, which I assume would mean that we couldn't do it by the 11th?

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): I'm informed that we can proceed with the work and then present the final document to the transport committee.

Mr. Angus: Then may I suggest, Mr. Chairman, in light of my colleague's concern—

Mr. Wilson: Why don't you just vote on it.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): We were trying to work an arrangement whereby you could review it and then come back next week.

Mr. Wilson: I would just abstain, and then you're away to the races.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, did I understand that all the preparatory work can be done so that on Tuesday it could be acted on and then it could be reported to the House on Wednesday?

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Well, perhaps not on Wednesday; but, yes, you're correct.

Mr. Belsher: Or by Thursday.

[Traduction]

M. Manley: Je demande simplement si le texte du rapport du comité permanent ne peut pas signaler qu'il s'agit du travail d'un sous-comité, en indiquant qui a participé à cette étude et que les autres membres ne font que faciliter la présentation du rapport. Ainsi, Geoff n'aurait pas besoin que le document reflète son point de vue. Il en faciliterait simplement la présentation à la Chambre.

Le président suppléant (M. Atkinson): Monsieur Manley, le greffier m'indique que le rapport doit être approuvé par l'ensemble du comité.

M. Keyes: Nous essayons de procéder par étape. Aujourd'hui, le comité des transports reçoit ce rapport, mardi prochain, il pourrait l'adopter et, jeudi ou vendredi, le présenter à la Chambre en tant que document approuvé par tout le comité. Or, la motion que vous envisagez, monsieur le président, prévoit que le tout sera fait en une seule fois.

Le président suppléant (M. Atkinson): C'est pourquoi nous avons posé la question.

M. Wilbee (Delta): C'est exactement la façon dont nous procédons normalement au comité de la santé où les sous-comités présentent leurs rapports au comité principal. En général, on ne modifie pas les rapports; on les accepte tels quels et on les présente à la Chambre.

Nous n'avons plus beaucoup de temps à consacrer à cette question.

M. Angus: J'ai une question d'ordre administratif à poser, monsieur le président. Si nous n'adoptons pas aujourd'hui le rapport en tant que comité des transports, la traduction, la révision et la compilation peuvent-elles se faire néanmoins, de sorte que la semaine prochaine nous puissions voter sur le document final? Ou bien, tout cela ne peut-il être fait qu'après que le comité des transports aura déclaré qu'il accepte la teneur de ce rapport ce qui signifiera, par conséquent, que toute cette procédure ne sera pas terminée d'ici le 11?

Le président suppléant (M. Atkinson): On m'informe que nous pouvons en effet préparer le document final pour le présenter au comité des transports.

M. Angus: Puis-je alors suggérer, monsieur le président, étant donné les réserves de mon collègue. . .

M. Wilson: Pourquoi ne votez-vous pas simplement?

Le président suppléant (M. Atkinson): Nous essayons simplement de vous accommoder afin que vous ayez le temps d'examiner le document quitte à revenir la semaine prochaine.

M. Wilson: Je me contenterais de m'abstenir et vous procéderez comme vous voulez.

M. Belsher: Monsieur le président, ai-je compris que tout le travail préparatoire peut être effectué de façon que mardi, nous pourrions adopter le rapport afin qu'il puisse être présenté à la Chambre mercredi?

Le président suppléant (M. Atkinson): Ma foi, peut-être pas mercredi mais, pour le reste, vous avez raison.

M. Belsher: Ou jeudi.

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Preparatory work can be done up to that point on Tuesday.

Mr. Belsher: With that understanding, I'd be quite willing just to vote on the motion we have and leave it at that, providing that the work will proceed.

Mr. Angus: Mr. Chairman, the motion before us is to adopt it.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): That's right.

Mr. Angus: It's not the phased-in process.

Quite frankly, even though our colleague is prepared to abstain, I'm not comfortable with that. I would rather have all members feel comfortable about voting on the document, and I would prefer to modify my motion, if necessary—or maybe just withdraw, I don't know, you tell me what I need to do—to allow this staged process to go through so that next week we shall see a completed document. In the meantime Mr. Wilson will have a chance to read it, and other members too, who are being asked to—

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Mr. Angus, if you wish to withdraw your motion, then with unanimous consent you are able to do that. Are you asking for that?

Mr. Angus: I'm asking for unanimous consent to withdraw my motion.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): I see unanimous consent. So we will come back with that report.

Mr. Angus: Mr. Chairman, do we need to give any specific direction, or does it just happen?

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): The rest of the work will be done, and hopefully we will be able to present the completed report, translated, on Tuesday.

Is there any other business to come before the committee?

• 1555

Mr. Angus: Do we want to arrange a steering committee meeting between now and Tuesday to talk about what else we might want to do?

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): I am sure it would be a good idea. Can you leave that to the chair to arrange?

Mr. Angus: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Any other business to come before the committee? I declare the meeting adjourned to the call of the chair.

[Translation]

Le président suppléant (M. Atkinson): Le travail préparatoire pourrait être effectué d'ici mardi.

M. Belsher: Si tel est le cas, je serais tout à fait prêt à voter sur la motion qui nous est proposée et à en rester là, à condition que le travail se poursuive.

M. Angus: Monsieur le président, la motion vise à faire adopter le rapport.

Le président suppléant (M. Atkinson): En effet.

M. Angus: Il ne s'agit pas de procéder par étape.

Très franchement, bien que notre collègue soit prêt à s'abstenir, je ne me sens pas très à l'aise. Je préférerais que tout le monde le soit pour voter sur ce document et je modifierais ma motion, si nécessaire, ou la retirerais simplement, selon ce que vous me conseillerez de faire, afin que l'on puisse présenter la semaine prochaine le document sous sa forme finale. En attendant, M. Wilson aura le temps de le lire ainsi que les autres députés, à qui nous demandons de...

Le président suppléant (M. Atkinson): Monsieur Angus, si vous souhaitez retirer votre motion, vous pouvez le faire si vous obtenez le consentement unanime. Le demandez-vous?

M. Angus: Je demande le consentement unanime pour retirer ma motion.

Le président suppléant (M. Atkinson): Nous avons le consentement unanime. Nous reviendrons donc avec ce rapport.

M. Angus: Monsieur le président, devons-nous donner des instructions précises ou cela se fera-t-il tout naturellement?

Le président suppléant (M. Atkinson): Le reste du travail sera effectué et nous espérons pouvoir présenter le rapport terminé et traduit, mardi.

Y a-t-il d'autres questions à soumettre au comité?

M. Angus: Voulons-nous prévoir une réunion du comité directeur d'ici mardi afin de discuter de ce que nous voulons faire d'autre?

Le président suppléant (M. Atkinson): Ce serait certainement une bonne idée. Pouvez-vous en laisser le soin à la présidence?

M. Angus: D'accord.

Le président suppléant (M. Atkinson): Autres questions? La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail**Poste-lettre****K1A 0S9****Ottawa**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9



Canada
House of Commons

THE FUTURE OF THE GREAT LAKES/ ST. LAWRENCE SEAWAY SYSTEM

REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

ROBERT A. CORBETT, M.P.
Chairman

KEN ATKINSON, M.P.
Chairman
Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway

December 1992

THE FUTURE OF THE GREAT LAKES/ ST. LAWRENCE SEAWAY SYSTEM

REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT



ROBERT A. CORBETT, M.P.
Chairman

KEN ATKINSON, M.P.
Chairman
Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway

December 1992

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 22

Tuesday, December 8, 1992

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 22

Le mardi 8 décembre 1992

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2) and the Order adopted by the Committee on February 25, 1992, consideration of the report on the Future of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System

INCLUDING:

Fourth Report to the House

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement ainsi que l'Ordre adopté par le Comité le 25 février 1992, examen du rapport sur le futur de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

Y COMPRIS:

Quatrième rapport à la Chambre

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

Standing Committee on Transport

CHAIRMAN : Robert A. Corbett, M.P. (Fundy–Royal)

VICE-CHAIRMEN : Ken Atkinson, M.P. (St. Catharines)
Stan Keyes, M.P. (Hamilton West)

MEMBERS

Iain Angus, M.P.	(Thunder Bay—Atikokan)
Chuck Cook, M.P.	(North Vancouver)
John Manley, M.P.	(Ottawa South)
Lee Richardson, M.P.	(Calgary Southeast)
Geoff Wilson, M.P.	(Swift Current—Maple Creek —Assiniboia)

(Quorum 5)

CLERK OF THE COMMITTEE

Marc Toupin

RESEARCH STAFF

John Christopher

CONSULTANT

David Cuthbertson

The Future of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System

A report prepared by the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway

CHAIRMAN : Ken Atkinson, M.P. (St. Catharines)

MEMBERS

Iain Angus, M.P.	(Thunder Bay—Atikokan)
Girve Fretz, M.P.	(Erie)
Len Gustafson, M.P.	(Souris—Moose Mountain)
Stan Keyes, M.P.	(Hamilton West)

(Quorum 3)

CLERK OF THE SUB-COMMITTEE

Marc Toupin

RESEARCH STAFF

John Christopher

CONSULTANT

David Cuthbertson

The Standing Committee on Transport

has the honour to present its

FOURTH REPORT

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), your Committee assigned to its Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway the responsibility to examine the competitiveness and viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. The Sub-Committee presented its First Report to the Committee which has adopted it unanimously and without amendments. It reads as follows:

Table of contents

INTRODUCTION	1
SEAWAY TRAFFIC	1
A. The Movement of Grain	1
B. Seaway Season Extension	4
C. Seaway Capacity	4
SEAWAY PILOTAGE	6
SEAWAY FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY	8
A. Seaway Tolls	9
B. Seaway Infrastructure	10
C. Seaway Land Management Policy	11
D. Seaway Cooperation	12
CONCLUSION	12
LIST OF RECOMMENDATIONS	15
Appendix A — List of witnesses	17
Appendix B — List of Submissions	21
Request for Government Response	23
Minutes of Proceedings	25

THE FUTURE OF THE GREAT LAKES/ST.LAWRENCE SEAWAY SYSTEM

INTRODUCTION

The Great Lakes/Seaway System (GL/SS) is a major and unique North American inland transportation route. It is part of a highly complex commercial framework of tremendous economic importance to both Canada and the United States. It serves an area larger than all of western Europe, containing approximately one-third of the combined populations of Canada and the United States and a crucial part of their manufacturing, mining and agricultural industries. Its sophisticated system of locks, canals and special channels provides for the movement of goods, especially domestic and international shipments of bulk commodities such as grain, iron ore and coal in and out of the continental heartland a distance of some 3,700 kilometres from Thunder Bay/Duluth to the Atlantic Ocean. It is indeed, one of the world's great waterways and is called by some our "fourth coast".

An essential part of this waterway is the St. Lawrence Seaway proper, a joint venture of Canada and the United States which was opened in 1959. It extends from Montreal to Lake Erie and is composed of a system of 15 locks and canals divided into two sections: the Montreal-Lake Ontario section, consisting of five Canadian and two U.S. locks; and the Welland Canal, with eight all-Canadian locks. The Seaway is operated and administered in Canada by a federal Crown Corporation with its own Act, the St. Lawrence Seaway Authority, and its American counterpart, the St. Lawrence Seaway Development Corporation.

Since the early 80's, there has been growing concern and considerable debate over the future of the GL/SS. This has occurred for several reasons; a significant decline in grain and iron ore traffic because of persistently weak and changing market conditions for grain and steel exports, the fragile financial state of the lake carrier industry, and the continuing requirement on the part of the St. Lawrence Seaway Authority, the Pilotage Authorities and ports to be financially self-sufficient.

Over the last 10 years, an extraordinary number of special and comprehensive studies have been done on the viability and competitiveness of the GL/SS complimented by an extensive and ongoing discussion as to what should be done. In the Committee's view, the "crunch" has arrived and the time for study and analysis is over. Action is what is required now because it is clear that the GL/SS is facing a major crisis which goes to the heart of its very existence as a viable and competitive commercial transportation route.

SEAWAY TRAFFIC

A. The Movement of Grain

It was emphasized to the Committee by several key witnesses, that export grain traffic has been the "lifeblood" of the GL/SS since the Seaway opened in 1959. Since then, the system has delivered 300 million tonnes of western Canadian grain worth more than \$60 billion and

has been an efficient, reliable and necessary grain transportation route. At its peak, in the late 70's, the system carried well over half the grain exported in a single crop year. Grain movement has always been a significant aspect of Seaway business accounting for between 30% and 40% of total bulk commodity traffic. The successful commercial formula, which has worked extremely well for the viability and competitiveness of the Seaway, has been grain down-bound and iron ore up-bound. This has been supplemented by movements of British Columbia and Alberta coal and Saskatchewan potash with some general cargo generated by the region.

It was also firmly stated to the Committee that there are no reasonable commercial alternatives or options to this formula as far as bulk commodity movements or general cargo are concerned. Grain volumes directly affect the competitiveness and viability of the whole system for the movement of other commodities. If there are not sufficient annual volumes moving through the system, then the cost of back-hauling iron ore would rise substantially possibly resulting in a shift to a higher cost mode of transport or more drastically, to another source for iron ore. Clearly, an increase in shipping costs or a source shift would have adverse economic consequences for the Ontario steel industry and Quebec and Labrador iron ore. Indeed, it is doubtful if either would be competitive without economical GL/SS transportation.

The problem that has arisen in the past decade is that declining grain movement has jeopardized the commercial validity of this formula and has adversely affected a vital and competitive component of our transportation system. In 1982/83, the Great Lakes fleet moved 57.2% of western grain while some 40.8% went through west coast ports. Five years later, in 1987/88 41% of export grain went east and 56% went west. Indeed, the volume through the GL/SS has been as low as 27% and in 1991/92, 31.3% went through the Seaway while 63.9% went through Pacific coast ports. It has been projected that by 1995/96, 30% of export grain will move through the GL/SS and 70% will be going west.

The major reason for this decline has been the changing trading patterns of world grain markets and the emergence of a strong demand for Canadian grain in Pacific Rim countries. Obviously, these markets are best served by west coast ports. However, it was indicated to the Committee that important traditional GL/SS markets in North Africa and the Middle East are now increasingly served through the west coast. Indeed, in the six years prior to the implementation of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA) in 1983, the eastern route handled 83% of the North African and Middle East markets. For the eight years following the WGTA, the eastern system handled 42%, a 50% decrease. Had the eastern system retained its traditional share, it would have handled almost 12 million tonnes more over this period. Witnesses concluded by emphasizing that Thunder Bay has no natural catchment area for export grain and is being treated as a residual port which only receives export grain when there are capacity problems at west coast ports or it is a matter of customer preference.

Witnesses supporting the GL/SS were quick to acknowledge that a major part of this significant shift of grain export movement to the west coast can be explained by market preferences and realities. However, they are convinced that another reason for this decline is the impact of the current WGTA freight rate and subsidy structure. Its freight rate formula does not reflect the true costs and efficiencies of using specific ports. Average distance related

freight rates do not reflect the actual costs associated with using west coast ports including, car cycle efficiencies, the extra costs of shipping through the mountains (the mountain differential), the distortions favouring long haul over short haul movements and those that affect port parity through the payment of the CN adjustment for the extra costs of hauling grain to Prince Rupert and Churchill. The current method of payment of the WGTA subsidy (the “Crow Benefit”) directly to the railways creates distortions and disincentives for the use of other modes of transport. This has been clearly demonstrated by several recent extensive studies on the WGTA.

The concern of many witnesses was that the WGTA sends out distorted price signals to shippers who are encouraged to ship ever increasing amounts of grain through the west coast. This in turn, would lead to more and more investment in capacity at Vancouver and Prince Rupert in response to the distorted price signals. This would mean a continuing decline in grain traffic through the GL/SS and an inevitable contraction of elevator and fleet capacity. The fear is that the GL/SS will decline to the point where, when more capacity is needed to move western grain, it will not be available. In the view of many witnesses, it was absolutely vital for Canada’s export grain trade that the GL/SS be maintained as an efficient and competitive transportation route.

Under these circumstances, witnesses made it clear to the Committee that the status-quo is unacceptable. The WGTA must be changed. The true costs of shipping grain, regardless of who pays, must be transparent. All participants have to be given an opportunity to compete in the grain transportation market in a fair and equitable manner. Whatever changes are made to the WGTA, it must be ensured that they are “mode, load and direction neutral”. If this occurred, witnesses assured the Committee that they were prepared to compete for export grain traffic. They emphasized that a grain transportation system without modal bias is vital for the future of the GL/SS.

The Committee is convinced that significant volumes of export grain traffic are absolutely essential to the continued viability and competitiveness of the GL/SS. We believe that changes to the WGTA can make a key contribution to ensuring the future of the GL/SS as an efficient and competitive transportation route. However, we do not believe that our mandate should extend to dealing with how the “Crow Benefit” should be paid because the importance, impact, and complexity of a change in the method of payment go far beyond the interests of the GL/SS. What, in our view, is clearly a matter for the Committee’s consideration is the question of changes to the WGTA that will eliminate the current distortions and modal bias in the grain transportation system.

We recognize that this is a very complex issue with many interests involved, and that there is ongoing discussion regarding various aspects of the question that still require resolution. Obviously, this is going to take time and, until whatever changes are finally agreed upon and implemented, we believe that the WGTA subsidy should be extended to include the marine component to “neutralize” the adverse impact of the freight rate structure. We envisage that this would be a transitional measure to help the GL/SS through this difficult period, that would end when the WGTA distortions are dealt with. At that point, the GL/SS will be able to compete on a fair and equal basis for export grain with other transportation routes. Therefore the Committee recommends that:

The WGTA subsidy be extended, as a transitional measure, to include GL/SS grain export movements to achieve fairness in subsidization across Canada until the issues of the mountain differential, distortions favouring long haul over short hauls and port parity are addressed, and

Any potential changes to grain transportation policy must incorporate consideration of the direct economic impact on the GL/SS; and

The future of the Seaway as a viable and critical element of Canada's transportation infrastructure be preserved.

B. Seaway Season Extension

Several witnesses argued that one way to stimulate more traffic in the GL/SS would be through a significant extension of the system's shipping season beyond the current 8.5 to 9 month operating period. It was pointed out that it is technologically possible to do this even in heavy ice and poor weather conditions. However, it was acknowledged that there would be an increased cost to keep the system open which somebody would have to pay.

For its part, the Authority pointed out that since the Seaway opened, there has been an extension to the shipping season of four weeks on the Montreal/Lake Ontario section and two weeks on the Welland. In addition, cost-benefit studies have been done which indicate that an extension of the season cannot be justified on economic grounds. It simply makes no economic sense for the Seaway system to remain in operation during the winter period of cold weather and heavy ice. There is not sufficient ice-breaking capacity to do the job and because of the narrow channels it is very difficult to keep them open as the ice closes in behind the icebreaker very quickly. Furthermore, there are large questions regarding the required flow of water for hydro-electric plants during the winter season in periods of heavy ice and broken ice can damage hydro-electric generators. What the Authority is concentrating on doing is to provide at least 8.5 months of safe, trouble free and efficient navigation, while giving consideration to gradual, incremental extensions to any season based upon the weather, facilities, costs, and the amount of business.

The Committee agrees with the Authority's approach and believes this is more practical and economic than launching a major effort to provide a longer winter navigation season. There would be considerable extra cost and it is by no means clear that a sufficient amount of extra traffic would be generated to justify the greater cost and effort. Therefore, the Committee recommends that:

The Authority continue to provide users with a fixed 8.5 to 9 month shipping season.

C. Seaway Capacity

It was suggested by some witnesses that traffic could be increased through an expansion in the capacity of the Seaway because the size of the ocean going world fleet has increased substantially since the Seaway opened. It was pointed out that when the Seaway opened very

few ships in the world bulk fleet could not use it. In 1960, 84% of the dry bulk carrier fleet was capable of Seaway transit and now, the situation is the reverse with only 7% of ocean going ships being able to get through the system. What would have to be done is to widen and lengthen the locks. It was recognized that the cost to do this would be very substantial (estimated to be at least \$5 billion) but it was argued that it was at least worthy of further study and cost-benefit analysis.

Other witnesses saw absolutely no need for any expansion of Seaway capacity for the foreseeable future. There is obviously considerable surplus capacity now and there is no way that billions of dollars should be spent on rebuilding the Seaway to current ocean going vessel size. However, the Authority did point out that sometime after the year 2025 the question of a major rebuilding of the Seaway will have to be addressed.

The Committee agrees that there is no need for a continuing discussion and consideration of the question of Seaway capacity at the present time. Nevertheless, we do recognize that in the future, expansion and rebuilding of the Seaway may well be required. It is therefore prudent and reasonable for the Authority to continue to assess and plan for the future infrastructure requirements of the Seaway and its users. Therefore, the Committee recommends that:

The Authority continue to monitor and assess the question of the expansion and rehabilitation of the Seaway system to ensure that the future infrastructure requirements of the Seaway and its stakeholders are met.

Apart from advocating expansion of the Seaway, several witnesses proposed that the Seaway connecting channels be deepened to allow vessels to load to a 27' draught as opposed to the current 26'3" draught. This would increase the competitiveness of the laker fleet and improve its productivity. It is estimated that 1200 tonnes more cargo could be carried per passage through the GL/SS. They complemented the Authority on its efforts to increase the draught from 26'1" to 26'3" for this shipping season but would like to see further increases to the 27' maximum.

The Committee recognizes that there would be a significant cost involved in deepening the Seaway draught to 27'. Indeed, one estimate puts the price tag at approximately \$50 million and raises the inevitable question of who pays. However, the Committee thinks that this proposal has merit and believes that a cost-benefit analysis should be done. Moreover, if that analysis is favourable, then the Committee believes that the federal government should be prepared to provide the financial support for such a project. Therefore, the Committee recommends that:

The Authority immediately do a cost-benefit analysis of deepening the Seaway draught by one foot from 26' to 27', and

If this analysis proves positive, the Federal Government be prepared to make a financial commitment to the project.

SEAWAY PILOTAGE

Pilotage is the conduct of a ship by a properly qualified deck watch officer who has adequate local knowledge of the waters through which the ship is being sailed. Canadian pilotage in the GL/SS was institutionalized in its current form, by the *Pilotage Act*, 1972. This Act provided for the establishment of Pilotage Authorities with the authority to make regulations with respect to, the establishment of compulsory pilotage areas, the prescription of vessels that are subject to compulsory pilotage, the prescription of classes of licenses and pilotage certificates which may be issued, and the prescription of tariffs for pilotage services. These authorities are Crown Corporations and are mandated to be financially self-sufficient. However, any losses are covered by annual government appropriations.

Canadian pilotage in the GL/SS is provided by two Pilotage Authorities: the Great Lakes Pilotage Authority (GLPA) and the Laurentian Pilotage Authority (LPA). The GLPA is responsible for pilotage west of the St. Lambert lock at Montreal through to the Lakehead as well as the Port of Churchill. The LPA's jurisdiction stretches north and east from the northern entrance of the St. Lambert lock to the Gulf of St. Lawrence. In recent years, both authorities have experienced operating losses; for the LPA, total losses for the years 1990/91 amounted to \$7.3 million while for the GLPA the figure was \$3.4 million, both of which have been covered by Parliamentary appropriations.

The Canadian Shipowners Association explained to the Committee that since the *Pilotage Act* has come into effect the GLPA has exempted Canadian ships and masters from compulsory pilotage on application accompanied by the required proof of knowledge and experience of the waters within the Authority's jurisdiction. Currently, the requirements are 10 trips over a three year period based solely on the shipowners' certification to that effect. In contrast, the LPA does not grant exemptions to compulsory pilotage on this basis.

The CSA pointed out that over the years, it has continually opposed compulsory pilotage in the GL/SS. It considers that the decision to use a pilot should be left to the owner or Master of a ship. It does not think that the St. Lawrence River is any tougher or more dangerous to navigate than other sections of the GL/SS. Since many of the Masters and deck officers have been doing both for years, the CSA's view is that there are no reasons to do with safety, the environment or knowledge of local waters that can justify different treatment for the laker fleet in each pilotage jurisdiction. Indeed, it was pointed out that most, if not all, of the pilots in both Authorities come from the ranks of the industry's Masters and deck officers simply because they are the only seamen who could possibly acquire the knowledge and experience of local waters that are necessary to meet the high standards of pilotage demanded by the Authorities.

The CSA did acknowledge that its experienced Masters and deck officers can apply for pilotage certificates for LPA waters. However, it argued that the current examination process is biased against such applications. The examination board is dominated by pilots, three-out-of-five. Clearly, they have a vested interest in restricting the number of pilotage certificates issued as it reduces their income and job prospects particularly in a declining market for ships. This "conflict of interest" is the major reason why, since 1987, only four candidates out of 15 have passed the examination, despite the fact that Masters have an average of 15 years experience in local waters.

The CSA emphasized that it has had discussions regarding compulsory pilotage in the St. Lawrence River with every Minister of Transport for the past six or seven years. Promises were made that something would be done, but nothing has been. So, after years of fruitless and frustrating discussions, the CSA, on 15 April 1992, took the unprecedented step of withholding payment for all pilotage services provided by the LPA. It felt it had to resort to this dramatic action in one last-ditch effort to get the attention of the government to change the system of compulsory pilotage in the St. Lawrence River.

On the other side of the argument, the LPA said that compulsory pilotage was necessary for both the Canadian and foreign fleets to ensure navigational safety and the protection of the environment. It pointed out that Canadian Masters and deck officers can apply for a pilot's licence for the St. Lawrence River. The certification process and criteria are demanding and of high standard because it is necessary to have highly qualified and skilled pilots. In response to applicants' complaints regarding the examination process the LPA said that efforts have been made to ensure that the process is both fair and objective.

Regarding compulsory pilotage on the Great Lakes, pilotage representatives, while accepting the exemption of the Canadian laker fleet, expressed concern over whether the current criteria for the validation of competency of ship's officers to navigate in compulsory pilotage waters were adequate to ensure navigational safety. It was suggested that these criteria should be strengthened through an increased requirement for trips within local waters which are documented, along with proof of specified knowledge and skills as required by the GLPA. In their view, this important issue of validation of competency should not be simply a matter of opinion (as is the case now) as to whether Canadian ships' officers have the necessary knowledge of local waters but a matter of the GLPA having the responsibility and power to validate this knowledge.

The CSA also expressed great concern about the high and rising costs of pilotage services in the GL/SS. This sentiment was echoed by other witnesses including the Shipping Federation of Canada which represents all foreign shipping in the GL/SS. It praised the high quality and standards of Canadian pilots but was critical of their high cost and concerned about their productivity. Indeed today, the daily cost of a pilot exceeds the cost per 24 hour period of a ship's entire crew, and concern was expressed that pilots could obtain substantial increases in their remuneration because of their strong negotiating position. This was confirmed in a report in 1986, of the Water Transport Committee of the Canadian Transport Commission which made the following comments on negotiations between the pilots and the Authorities:

The terms and conditions of employment or of contracts with pilot corporations agreed to by the pilotage authorities reflect the considerable advantages accruing to pilots in negotiations. A cessation of pilotage service causes serious negative impact on the shipping industry and the national economy. The economic constraints which ensure the maintenance of reason in the normal collective bargaining process do not exist in marine pilotage. There is no risk of bankruptcy of the pilotage authorities or loss of employment or contract for the pilots to counter-balance the costs to the users caused by a withdrawal of service. In fact, this economic power was entrenched in the *Pilotage Act* through the recognition of monopoly structures for pilots. The pilots are therefore in a very strong position to maximize their income and benefits.

It was pointed out that in the Fall of 1990, the LPA after negotiations with the pilot corporations agreed to increases in compensation totalling an average of about 30% over three years. It was noted that in 1990 before these increases took effect the annual cost of a pilot in the LPA's jurisdiction ranged from \$101,000 to \$117,000. It was estimated that the increases granted in the new contract would elevate these figures to \$133,000 to \$156,000 by 1993, and it was suggested to the Committee that there was "food for thought" in making remuneration comparisons with other professional groups such as medical and legal practitioners and financial analysts.

The Committee shares the concerns of the Canadian shipowners regarding the high cost of compulsory pilotage. We also think that the views, that were expressed to the effect that the validation procedures for exemption from compulsory pilotage in the GLPA need to be strengthened, have merit. Unfortunately, the ongoing acrimony and confrontation between the CSA and the Authorities, particularly the LPA, over compulsory pilotage have been counterproductive for the competitiveness and efficiency of the whole GL/SS. The Committee is aware that some effort has been made, and the inevitable studies done, to try and resolve this festering dispute. We believe that the time has come for the federal government to take the initiative and find a solution to this problem. Therefore the Committee recommends that:

The Minister of Transport amend the regulations to the *Pilotage Act* to strengthen the validation procedures and qualifications to exempt Canadian Masters and deck officers of the Canadian laker fleet from compulsory pilotage in the GLPA and that the same regime be applied to the LPA.

The Committee has some sympathy for the argument of shipowners, both Canadian and foreign, that the monopolistic environment has enabled the pilots to command high and increasing fees for their services. They have complained about the lack of effort on the part of the two Pilotage Authorities to contain their costs and improve their productivity. Moreover, declining traffic levels and rising costs for shipowners have exacerbated this situation. As we indicated earlier, until changes are made to the WGTA to remove freight rate distortions, the GL/SS requires support during the interim period to protect its viability and competitiveness for the future. We believe that this support should include some relief in the transitional period from rising pilotage fees. Therefore, the Committee recommends that:

Pilotage fees be frozen at current levels for three years beginning with the 1993 Shipping season.

SEAWAY FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

When the St. Lawrence Seaway Authority was created it was given a very clear mandate to be financially self-sufficient, and that has continued to be one of its major priorities. From time to time, particularly during the high traffic years, the Authority has enjoyed a profit on its operations. However, over the past six years, as traffic has declined, the Authority has lost an average of \$5 million per year. It has not sought a Parliamentary appropriation to cover these losses but has absorbed them by drawing on its capital reserve fund which now stands at only \$14 million. Based upon revised traffic projections, it has recently been forecast that the Authority will not achieve an operating profit until the early years of the next century.

A. Seaway Tolls

Currently, over 90% of the Seaway's operating revenues comes from tolls. In the year the Seaway opened, a tariff of tolls based on estimates of future traffic was established by agreement between Canada and the United States. It has been said that Canada reluctantly agreed to do this because the U.S. government was under great political pressure from railway and eastern U.S. port interests to impose tolls to ensure fair competition. The purpose of this tariff was to ensure that users would provide sufficient revenues to cover, not only operational and maintenance costs, but interest expense on the debt incurred in the construction of the Seaway, as well as repayment of that debt. Tolls imposed on the Montreal/Lake Ontario section(the international section)were shared by Canada(71%) and the U.S.(29%), while toll revenues from the all-Canadian Welland section accrued entirely to the Authority. From the beginning, the aim of both governments was to place the Seaway on a self-sustaining basis.

For a variety of reasons, these financial objectives were not achieved and, in 1977, the Canadian government refinanced its section of the Seaway through a revision of the capital structure by converting the accumulated debt into government equity. As part of this recapitalization, the government set out a cost recovery mandate that required the Seaway to maintain tolls at a sufficient level to cover operating costs, including depreciation.

Since then the Authority has pursued this mandate through raising tolls while attempting to reduce and contain costs. The latest toll increases of 5.75% per year came into effect in 1991 and will be in place until the end of the 1993 shipping season. Recently, the Authority introduced an incentive toll program to stimulate traffic and the results for 1991 were encouraging. The Authority expanded this program for this shipping season and the Committee welcomes the initiative to encourage cruise ship traffic through the introduction of incentive tolls for passenger vessels which are capable of carrying 20 or more people.

Several witnesses roundly criticized this policy of self-sufficiency. They argued that not only were the current annual toll increases significantly above the annual inflation rate but, that these continuing high increases were contributing to the perception of the Seaway as a high cost transportation route. They pointed out that shipowners have made sustained efforts to contain and reduce their operating costs while government imposed costs such as tolls have continued to rise. Granted, they are a small percentage of the total cost (2% or an average of \$1.75 per tonne) but, there is no margin left at the bottom line and even small increases are making a difference. In their view, the burden of tolls will continue to hamper the efficient and cost effective operation of the GL/SS. Each new increase further erodes the credibility of the GL/SS as a competitive and cost effective alternative to other transportation routes.

Some witnesses expressed the view that the GL/SS is more than a transportation route; it is an economic zone benefitting a large concentration of North American population and industry and therefore it should be operated and maintained for the public good and the national interest. It was considered to be our national marine highway. In other words, the general tax payer should pay for its operation not the user. To support this argument, witnesses pointed out that as a result of the *Congressional Water Resources Development Act, 1986*, the Americans have effectively eliminated tolls on their two Seaway locks. This Act

provided for the levying of a port user tax on import and export cargo. The revenue from this tax is credited to the Harbour Maintenance Trust Fund. The Act further requires that tolls collected by the U.S. be turned over to this Fund. The tolls paid by ships using the two U.S. Seaway locks are rebated to them directly from the Fund. In effect, tolls have been abolished and the U.S. Corps of Engineers provides the funds for the operational and maintenance expenditures for the U.S. section of the GL/SS while the U.S. Seaway Development Corporation receives funding from the Harbour Maintenance Trust Fund. It was suggested to the Committee that Canada should follow the U.S. example.

The Committee recognizes the discipline inherent in the Authority's mandate to be self-sustaining, and that there is some question as to whether tolls are, or are not, a disincentive to traffic movements in the GL/SS. However, the recent increases are high based upon the inflation rate and there is no doubt that the shipping industry is in a very tight squeeze between revenues and costs. The Committee has been impressed with the strong views of several witnesses on this issue. We believe that in this period of low inflation, an increase of 5.75% in tolls is not justified. Once again, until changes are made to the WGTA that we have recommended, we think the GL/SS deserves relief from toll increases for the transitional period. Therefore the Committee recommends that:

Tolls be frozen at their present level for the next three years.

B. Seaway Infrastructure

It was often emphasized to the Committee, how important it is to the credibility of the GL/SS as a competitive and efficient transportation route, that it be safe and reliable. The Committee was informed that the Authority has been forced to cut its capital budget by 70%. This is because the Authority has been using money from its capital reserve fund to cover operating losses and recently has had to contribute approximately \$20 million to the Valleyfield Bridge Rehabilitation Project. This has left a capital reserve fund of only approximately \$14 million and it is forecast that the Authority will sustain an operating loss of \$12 million for the current operating season. Furthermore, the forecast of an operating profit in 1996/97 is no longer realistic and it does not appear that the Authority will achieve profitability until early in the next century. Obviously, the small capital reserve fund will soon be depleted to cover the continuing losses.

Under the circumstances, concerns were raised with the Committee that the Authority's reduced capital spending program would not be sufficient to maintain the integrity of the GL/SS as a safe and reliable transportation route. However, the Authority assured the Committee that the scaled down program would indeed be sufficient to maintain the safety of the system and that the capital requirement over the next number of years would be about \$15 million a year. It was pointed out that the U.S. government is funding a number of huge projects along the Mississippi system which are not included in those financed through the Inland Waterways Trust Fund which gets its money from a fuel tax. In addition, it was recognized that the federal government has also made a significant contribution through its commitment, in 1986, to a \$175 million structural rehabilitation program for the Welland Canal after the west wall of lock 7 collapsed. Indeed, the federal government recognized its commitment to such projects when it recapitalized the Authority in 1977 with a cost recovery

mandate which was to cover only operating costs, including depreciation. Witnesses argued that the federal government should be ready and willing to commit further capital funds to ensure the integrity of the Seaway.

43. The Committee is not convinced that the Authority is going to be able to generate sufficient funds internally to finance even a “stretched out” capital spending program which is adequate to maintain the system’s safety and reliability. In fact, the Committee was informed that discussions will be taking place between the Authority and the government regarding the Authority’s capital requirements. As we have said before we believe that the government must restate its commitment to the GL/SS and one important aspect of this commitment should be a clear indication that the government will “backstop” the Authority if it does not have sufficient funds for infrastructure projects. Therefore, the Committee recommends that:

The federal government make a commitment to provide financial support for all capital projects which the Authority must undertake in order to maintain the integrity of the GL/SS as a safe, efficient and reliable transportation route.

The Committee would also like to emphasize it appreciates that while it is essential that Seaway infrastructure is adequate for its operations, it is also important that a skilled and experienced workforce continues to be available to operate it. Some concern has been expressed that this will not be the case if the present erosion of the Seaway’s viability continues. Certainly, the Committee believes that attention must be given to the question of the maintenance of a skilled and well-trained labour component for Seaway operations.

C. Seaway Land Management Policy

The Committee was informed that the Authority during the course of 1990, developed a land management policy with the intention of generating more revenue from Seaway surplus landholdings. The Authority has identified three broad categories to classify its total landholdings(9783 hectares): waterlot and land needed for Seaway operations(6768 hectares), that available for sale or lease(1943 hectares), and what is being held in reserve for future canal and lock facilities(1072 hectares). Some concern has been expressed regarding the execution of this policy and more particularly the Authority’s approach concerning the surplus lands that have been set aside for future infrastructure requirements such as a new super lock Welland Canal.

The Committee welcomes the Authority’s development of a land management policy. The Committee believes that the Authority should pursue, with vigour, any possibilities to generate extra revenue as ultimately this means it will have to raise less from tolls. Therefore the Committee recommends that:

The Authority continue to aggressively pursue greater revenue generation from its Seaway landholdings that are available for sale or lease, and

The Authority in conjunction with the federal government and major stakeholders, examine the whole question of the realistic need to continue to reserve a large block of land for future canal and lock facilities.

D. Seaway Cooperation

During the hearings the Committee was struck by the fact that there are an impressive number of private and public Canadian and American organizations, associations, and groups which have an interest or direct involvement in the operations and future of the GL/SS. They have been responsible for many of the studies done on the competitiveness of the system and have aggressively supported and promoted it in North America and overseas. Moreover, there appears to be reasonably good cooperation and coordination among all these players although some concern was expressed that sometimes their efforts do appear to conflict with one another.

It was suggested to the Committee that a new bi-national task force should be formed by the Canadian and U.S. federal governments to undertake a comprehensive and definitive study on the future viability and competitiveness of the GL/SS.. The idea would be, that upon completion of the study, a bi-national strategic plan would be developed and implemented under the leadership of the two governments.

Frankly, the Committee is not enthusiastic about another global study. It does not appear to us that anything new or original can be said or recommended regarding what should be done to ensure the future of the GL/SS. As has been indicated, the Committee believes that the time for debate and study are over and the time for action has come.

In that light, the Committee believes there may well be merit in the formation of a bi-national umbrella group to represent and promote the GL/SS's interests. This new organization would not include representatives from the Canadian and U.S. federal governments. The purpose would not be to sponsor and coordinate more study and analysis. It would be to consolidate what has been done and develop a coherent and coordinated action plan which would then be pursued vigorously and relentlessly in Ottawa and Washington. This is of particular urgency and importance because of the change of Administrations in the U. S. Therefore, the Committee recommends that:

A bi-national umbrella organization be formed within existing resources and organizations to develop, and coordinate a bi-national strategic action plan to ensure the future viability and competitiveness of the GL/SS;

This new organization vigourously and urgently promote this action plan in Ottawa and Washington, and

The St. Lawrence Seaway Authority in cooperation with the Seaway Development Corporation take the leadership role in the development and promotion of this new bi-national organization.

CONCLUSION

The Committee believes that the future economic well-being of the GL/SS is very important to the social and economic prosperity of the Central Canadian region. It is critical not only for Thunder Bay and the other Ontario/Quebec ports along the system but also, for

Ontario and Quebec-based agriculture, manufacturing and mining industries. Moreover, it is vital as well, for the long term interests of the land locked western farmer. The Committee recognizes that to a major degree the future viability and competitiveness of the GL/SS is dependent upon the strength and location of export grain markets, the recovery of the steel industry and coal and potash markets, and a strong global economy. All of these factors are well beyond the Committee's scope and control. However, what is by no means out of reach, is the ability and political will to do what is necessary to make sure that the GL/SS continues to be a safe, reliable and competitive transportation route.

The Committee believes the GL/SS is facing a crisis which is threatening its very survival as one of North America's major distribution systems in the 21st century. Unfortunately, the near term traffic forecasts for both grain and iron ore are not encouraging. Further decline is being suggested followed by a slow, undramatic upward trend in the last half of this decade. Action must be taken to get the GL/SS and its public and private stakeholders through this very difficult period or there is a serious risk that the system will not be there when it will surely be needed in the future.

The Committee's major recommendations on grain, pilotage, tolls, and capital funding all require the federal government's involvement, leadership and financial resources. They are based on the premise that the GL/SS makes a significant contribution to the social and economic prosperity of Canada which justifies the federal government's direct involvement and financial support. The Committee believes that the only way the future of the GL/SS can be assured is through a partnership between the stakeholders and the federal government to take action now to make it happen. The Committee is convinced that what is needed is a renewed, definitive commitment from the government to the future viability and competitiveness of the Seaway. We urge the government to do this immediately and demonstrate its determination to fulfil its renewed mandate by implementing our key recommendations on an urgent basis.

LIST OF RECOMMENDATIONS

The WGTA subsidy be extended, as a transitional measure, to include GL/SS grain export movements to achieve fairness in subsidization across Canada until the issues of the mountain differential, distortions favouring long haul over short hauls and port parity are addressed, and (Page 4)

Any potential changes to grain transportation policy must incorporate consideration of the direct economic impact on the GL/SS, and (Page 4)

The future of the Seaway as a viable and critical element of Canada's transportation infrastructure be preserved. (Page 4)

The Authority continue to provide users with a fixed 8.5 to 9 month shipping season. (Page 4)

The Authority continue to monitor and assess the question of the expansion and rehabilitation of the Seaway system to ensure that the future infrastructure requirements of the Seaway and its stakeholders are met. (Page 5)

The Authority immediately do a cost-benefit analysis of deepening the Seaway draught by one foot from 26' to 27', and (Page 5)

If this analysis proves positive, the Federal Government be prepared to make a financial commitment to the project. (Page 5)

The Minister of Transport amend the regulations to the Pilotage Act to strengthen the validation procedures and qualifications to exempt Canadian Masters and deck officers of the Canadian laker fleet from compulsory pilotage in the GLPA and that the same regime be applied to the LPA. (Page 8)

Pilotage fees be frozen at current levels for three years beginning with the 1993 Shipping season. (Page 8)

Tolls be frozen at their present level for the next three years. (Page 10)

The federal government make a commitment to provide financial support for all capital projects which the Authority must undertake in order to maintain the integrity of the GL/SS as a safe, efficient and reliable transportation route. (Page 11)

The Authority continue to aggressively pursue greater revenue generation from its Seaway landholdings that are available for sale or lease, and (Page 11)

The Authority in conjunction with the federal government and major stakeholders, examine the whole question of the realistic need to continue to reserve a large block of land for future canal and lock facilities. (Page 11)

A bi-national umbrella organization be formed within existing resources and organizations to develop, and coordinate a bi-national strategic action plan to ensure the future viability and competitiveness of the GL/SS; (Page 12)

This new organization vigourously and urgently promote this action plan in Ottawa and Washington, and (Page 12)

The St. Lawrence Seaway Authority in cooperation with the Seaway Development Corporation take the leadership role in the development and promotion of this new bi-national organization. (Page 12)

Appendix A

List of witnesses

Associations and Individuals	Issue	Date
Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers René Moreau, National Vice President; Kevin Collins, Research Director.	6	November 5, 1992
Canadian Merchant Service Guild Maury Sjoquist, National President; Lawrence Dempsey, Secretary-Treasurer; Pierre Boucher, Vice-President, Canadian Marine Pilots Association.	4	May 20, 1992
Canadian National (CN) Dave Todd, Vice-President, Government Affairs; Sandi Mielitz, Assistant Vice-President, Grain and Grain Products.	3	May 6, 1992
Canadian Shipowners Association Norman T. Hall, President; Jean-Paul Sirois, Director, Economic Research; Neil Hunter, Director, Marine Operations and Regulations.	4	May 20, 1992
Canadian Wheat Board Dr. Brian Oleson, Executive Director, Planning and Communication; Gil Booth, General Director of Grain Transportation.	7	November 18, 1992

Associations and Individuals	Issue	Date
Chamber of Maritime Commerce Jack McAllister, President.	7	November 18, 1992
City of Sault Ste. Marie Steve Butland, M.P. Don Redmond, Commissioner of Engineering and Planning.	8	November 24, 1992
City of Thorold (Ontario) William C. Longo, Mayor; Fred Neale, Councillor; Ken Todd, City Administrator.	6	November 5, 1992
Fair Access to Canada's Transportation Systems Coalition (The) (F.A.C.T.S.) Donald Paterson, Co-Chairman; Henri Allard, President, St. Lawrence Economic Development Council (SODES).	5	June 10, 1992
Grain Transportation Agency Peter Thompson, Administrator; Gordon Miles, Deputy Administrator; Anthony N. Kaplanis, Ports Co-ordinator (Eastern).	7	November 18, 1992
Great Lakes Commission (The) (USA) Stephen Thorp, Program Manager, Transportation and Economic Development.	6	November 5, 1992
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. R.G. Armstrong, Chairman; R.M. Childerhose, General Manager, Secretary/Treasurer; Captain J.Y. McCarthy, Director of Operations.	2	April 30, 1992

Associations and Individuals	Issue	Date
International Association of Great Lakes Ports John M. Loftus, President.	6	November 5, 1992
Laurentian Pilotage Authority Canada Jacques Marquis, Chairman; Guy LaHaye, Director of Operations; Yvon Matte, Director to the Administration.	2	April 30, 1992
Shipping Federation of Canada (The) Francis C. Nicol, President.	5	June 3, 1992
St. Lawrence Seaway Authority (The) Glendon R. Stewart, President and Chief Executive Officer.	1 8	April 1, 1992 November 24, 1992
Thunder Bay Harbour Commission (The) S. Paul Kennedy, Director of Marketing	6	November 5, 1992
Transportation and Communications Union Herbert T. Daniher, Executive Vice-President, Grain Division; Michael Poleck, Financial Secretary Treasurer.	9	November 24, 1992

Appendix B

List of Submissions

Associations	Issue	Date
American Iron Ore Association—Lake Carriers' Association (USA)		November 17, 1992
Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers	6	November 5, 1992
Canadian Merchant Service Guild	4	May 20, 1992
Canadian Wheat Board	7	November 18, 1992
Chamber of Maritime Commerce	7	November 18, 1992
City of Sault Ste. Marie	8	November 24, 1992
City of Thorold (Ontario)	6	November 5, 1992
Fair Access to Canada's Transportation Systems Coalition (The) (F.A.C.T.S.)	5	June 10, 1992
Grain Transportation Agency	7	November 18, 1992
Great Lakes Commission (The) (USA)	6	November 5, 1992
Hamilton Harbour Commissioners (The)		November 17, 1992
International Association of Great Lakes Ports (USA)	6	November 5, 1992
International Longshoremen's Association Great Lakes District (USA)		May 29, 1992
Laurentian Pilotage Authority Canada	2	April 30, 1992
Ontario Ministry of Transportation		November 17, 1992
Quebec Ministry of Transportation		Aug. 6, 1992
Shipping Federation of Canada (The)	5	June 3, 1992
St. Lawrence Seaway Authority (The)	1	April 1, 1992
Thunder Bay Harbour Commission (The)	6	November 5, 1992

Associations	Issue	Date
Toronto Harbour Commissioners (The)	9	November 4, 1992
Transportation and Communications Union	9	November 24, 1992
Windsor Harbour Commission (The)	9	November 5, 1992

Request for Government Response

Your Committee requests that the Government respond to this report in accordance with Standing Order 109.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (Issue No. 10 of the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway and Issue No. 22 of the Standing Committee on Transport, which includes this report) is tabled.

Respectfully submitted,

Robert A. Corbett, M.P.
Chairman

Ken Atkinson, M.P.
Chairman,
Sub-Committee on
the St. Lawrence Seaway

Minutes of Proceedings

THURSDAY, NOVEMBER 26, 1992

(13)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met *in camera* at 11:00 o'clock a.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

Members of the Sub-Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson, Stan Keyes.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway System.

The Sub-Committee proceeded to consider a draft report.

At 12:15 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, DECEMBER 1, 1992

(14)

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:45 o'clock p.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

Members of the Sub-Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Len Gustafson, Stan Keyes.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway System.

The Sub-Committee proceeded to consider its draft report.

At 5:30 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, DECEMBER 3, 1992

(15)

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met *in camera* at 10:15 o'clock a.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

Members of the Sub-Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson, Stan Keyes.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway System.

The Sub-Committee proceeded to consider a draft report.

It was agreed,—That today's report, as amended, be adopted by the Sub-Committee and that the Chairman present it to the Standing Committee on Transport as soon as possible.

It was agreed,—That the said report be intitled: "The Future of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System."

It was agreed,—That, pursuant to Standing Order 109, the Committee request that the Government table a comprehensive response to this report within one hundred and fifty (150) days.

It was agreed,—That the Committee hire a Text Editor to review the concordance of the French and English versions and that he be paid a maximum of \$1,000.00 to perform his duties.

It was agreed,—That the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes as may be necessary without changing the substance of the report to the House.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Sub-Committee

TUESDAY, DECEMBER 8, 1992

(36)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 10:10 o'clock a.m. this day, in Room 306, West Block, the Acting Chairman, Ken Atkinson, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, John Manley and Lee Richardson.

Acting Member (s) present: Bob Hicks for Robert A. Corbett.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Pursuant to Standing Order 108(2) and the motion adopted by the Committee on February 25, 1992, consideration of the competitiveness and viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System.

The Committee proceeded to consider a draft report.

It was agreed,—That the report, The Future of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System be concurred in.

It was agreed,—That the Chairman present the report to the House.

It was agreed,—That, pursuant to Standing Order 109, the Committee request that the government table a comprehensive response to this Report.

At 10:20 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 10 h 10, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, John Manley et Lee Richardson.
Membre suppléant présent: Bob Hicks remplace Robert A. Corbett.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cutbertson, consultant.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à l'ordre adopté le 25 février 1992, le Comité examine la viabilité et la compétitivité de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Le Comité étudie un projet de rapport.

Il est convenu, —Que le rapport intitulé *L'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs* soit adopté.

Il est convenu, —Que le président présente le rapport à la Chambre.

Il est convenu, —Que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de donner une réponse globale au rapport.

À 10 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Le Sous-comité de la Voie maritime du Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 10 h 15, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*président*).

Membres du Sous-comité présents : Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson et Stan Keyes.

Aussi présents : Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement : John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Le Sous-comité examine son projet de rapport.

Il est convenu,—Que le projet de rapport, modifié, soit adopté et que le président le soumette au Comité permanent le plus tôt possible.

Il est convenu,—Que le titre du rapport soit : «L'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs».

Il est convenu,—Qu'en application de l'article 109 du Règlement, le Sous-comité demande au gouvernement de déposer, dans les 150 jours, une réponse au rapport.

Il est convenu,—Que le Sous-comité engage un réviseur pour assurer la concordance des versions française et anglaise, et que la rétribution ne dépasse pas 1 000 \$.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à apporter au rapport les changements de forme jugés nécessaires à la rédaction et à la typographie, sans en altérer le fond.

À 11 heures, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

Procès-verbaux

LE JEUDI 26 NOVEMBRE 1992
(13)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 11 h, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (président).

Membres du Sous-comité présents : Iain Angus, Ken Atkinson, Givve Fretz, Len Gustafson et Stan Keyes.

Aussi présents : Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement : John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Le Sous-comité examine un projet de rapport.

À 11 h 15, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 1^{er} DÉCEMBRE 1992
(14)

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 45, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (président).

Membres du Sous-comité présents : Iain Angus, Ken Atkinson, Len Gustafson et Stan Keyes.

Aussi présents : Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement : John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Le Sous-comité examine son projet de rapport.

À 17 h 30, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Demande de réponse du Gouvernement

Le Comité prie le Gouvernement de déposer une réponse globale conformément à l'article 109 du Règlement.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages (fascicule n° 10 du Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent et fascicule n° 22 du Comité permanent des transports qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Robert A. Corbett, député

Le président,

Ken Atkinson, député
Sous-comité sur la Voie maritime
du Saint-Laurent

Associations	Fascicule	Date
La Ville de Thorold (Ontario)	6	5 novembre 1992
Windsor Harbour Commission (The)		5 novembre 1992

Annexe B

Liste des mémoires

Associations	Fascicule	Date
American Iron Ore Association— Lake Carriers' Association (USA)	2	30 avril 1992
L'Administration de la Voie Maritime du Saint Laurent	1	1er avril 1992
L'Association internationale des ports des Grands Lacs (USA)	6	novembre 1992
La Chambre de commerce maritime	7	18 novembre 1992
La Coalition Fair Access to Canada's Transportation Systems (F.A.C.T.S.)	5	10 juin 1992
La Commission canadienne du blé	7	18 novembre 1992
La Fédération maritime du Canada	5	3 juin 1992
La Fraternité des cheminots, employés des transports et autres ouvriers	6	5 novembre 1992
Great Lakes Commission (The) (USA)	6	5 novembre 1992
La Guilde de la marine marchande du Canada	4	20 mai 1992
Hamilton Harbour Commissioners (The)		7 novembre 1992
International Longshoremen's Association Great Lakes District (USA)		29 mai 1992
Le ministère des Transports de l'Ontario		17 novembre 1992
Le ministère des Transports du Québec		6 août 1992
L'Office du transport du grain	7	18 novembre 1992
Le Syndicat des transports—communication	9	24 novembre 1992
Thunder Bay Harbour Commission (The)	6	5 novembre 1992
Toronto Harbour Commissioners (The)		4 novembre 1992
La Ville de Sault Ste. Marie	8	24 novembre 1992

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
La Guilde de la marine marchande du Canada Maury R. Sjoquist, Président; Lawrence Dempsey, Secrétaire-trésorier; Pierre Boucher, Vice-président, Association des pilotes maritimes du Canada.	4	20 mai 1992
L'Office du transport du grain Peter Thompson, Administrateur; Gordon Miles, Administrateur adjoint; Anthony N. Kaplans, Coordonnateur des Ports (Est).	7	18 novembre 1992
Le Syndicat des transports—communication Herbert T. Danilher, Vice-président exécutif, Division des manuteneurs de grains; Michael Poleck, Secrétaire-trésorier.	9	24 novembre 1992
Thunder Bay Harbour Commission (The) S. Paul Kennedy, Directeur du Marketing.	6	5 novembre 1992
La Ville de Sault Ste. Marie Steve Butland, député; Don Redmond, Commissaire, Génie et planification.	8	24 novembre 1992
La Ville de Thorold (Ontario) Le maire William C. Long; Fred Neale, Conseiller municipal; Ken Todd, Administrateur.	6	5 novembre 1992

Organisations ou particuliers			Fascicule	Date
Le Canadien National			3	6 mai 1992
Dave Todd, Vice-président, Affaires gouvernementales; Sandi Mielitz, Vice-président adjointe, Produits céréaliers.				
La Chambre de commerce maritime			7	18 nov. 1992
Jack McAllister, Président.				
La Coalition Fair Access to Canada's Transportation Systems (F.A.C.T.S.)			5	10 juin 1992
Donald Paterson, Co-président; Henri Allard, Président, Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES).				
La Commission canadienne du blé			7	18 novembre 1992
Dr Brian Oleson, Directeur exécutif, Planification et communications; Gil Booth, Directeur général, Transport.				
La Fédération maritime du Canada			5	3 juin 1992
Francis C. Nicol, Président.				
La Fraternité des cheminots, employés des transports et autres ouvriers			6	5 novembre 1992
René Moreau, Vice-président national; Kevin Collins, Directeur de recherche.				
Great Lakes Commission (The) (USA)			6	5 novembre 1992
Stephen Thorp, Gérant des programmes, Transport et développement économique.				

Annexe A

Liste des témoins

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
L'Administration de pilotage des Grands Lacs R.G. Armstrong Président; R.M. Childerhose, Directeur général, Secrétaire—trésorier; Capitaine J.Y. McCarthy, Directeur de l'exploitation.	2	30 avril 1992
L'Administration de pilotage des Laurentides Jacques Marquis, Président; Guy LaHaye, Directeur de l'exploitation; Yvon Matte, Directeur à l'administration.	2	30 avril 1992
L'Administration de la Voie Maritime du Saint—Laurent Glendon R. Stewart, Président et Dirigeant principal.	8	1 ^{er} avril 1992 24 novembre 1992
L'Association des armateurs du Canada Norman T. Hall, Président; Jean—Paul Sirois, Directeur, Recherche en économie; Neil Hunter, Directeur, Opérations et réglementation maritimes.	4	20 mai 1992
L'Association internationale des ports des Grands Lacs John M. Loftus, Président.	6	5 novembre 1992

Que l'Administration, de concert avec le gouvernement fédéral et les principaux intervenants, se demande s'il est vraiment nécessaire de continuer de réserver des terres importantes à de futurs canaux et écluses. (Page 12)

Qu'un organisme binationnel soit créé à même les ressources et les organismes existants pour élaborer et coordonner un plan d'action stratégique binationnel visant à assurer la viabilité et la compétitivité futures de la Voie maritime; (Page 13)

Que ce nouvel organisme poursuive ce plan énergiquement et en priorité à Ottawa et à Washington; (Page 13)

Que l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, en collaboration avec la Seaway Development Corporation, prenne l'initiative de créer ce nouvel organisme binationnel et d'en assurer la promotion. (Page 13)

Que la subvention prévue par la LTGO soit élargie de façon provisoire afin d'y inclure le transport des céréales dans la Voie maritime et de rendre les subventions équitables dans toutes les régions du Canada et ce, jusqu'à ce que les questions des distorsions, du tarif différentiel des montagnes qui favorise le transport sur longue distance et de la partitè portuaire soient réglées; (Page 4)

Que toute modification éventuelle de la politique sur le transport des céréales tienne compte de l'incidence économique directe sur la Voie maritime; (Page 4)

Que l'avenir de la Voie maritime comme élément viable et essentiel de l'infrastructure canadienne des transports soit préservé. (Page 4)

Que l'Administration continue d'étudier la question de l'expansion de la Voie maritime afin qu'elle puisse répondre aux besoins futurs en matière d'infrastructure de la Voie maritime et de ses usagers. (Page 5)

Que l'Administration effectue immédiatement une étude de rentabilité sur le dragage de la Voie maritime pour permettre un tirant d'eau de 27 pieds au lieu de 26 pieds; (Page 6)

Que si cette analyse s'avère positive, le gouvernement fédéral soit disposé à s'engager financièrement à l'égard de ce projet. (Page 6)

Que le ministre des Transports modifie le règlement qui découle de la Loi sur le pilotage de manière à renforcer les procédures et qualifications relatives à la certification et à exonérer du pilotage obligatoire les capitaines et les officiers des lacquiers canadiens sur les eaux régies par l'APGL, de même qu'à l'APL. (Page 9)

Que les droits de pilotage soient bloqués aux niveaux actuels pendant trois ans, et ce, dès le début de la saison de navigation 1993. (Page 9)

Que les péages soient maintenus à leur niveau actuel pendant les trois prochaines années. (Page 11)

Que le gouvernement fédéral s'engage à appuyer financièrement tous les programmes d'immobilisations que l'Administration doit entreprendre pour maintenir l'intégrité de la Voie maritime comme voie de transport sans danger, efficace et fiable. (Page 12)

Que l'Administration continue de chercher activement à accroître les revenus qu'elle tire de son patrimoine foncier qui est à vendre ou à louer; (Page 12)

Le Comité croit que le bien-être économique futur de la Voie maritime est très important pour la prospérité sociale et économique du centre du Canada. La Voie maritime est cruciale non seulement pour Thunder Bay et les autres ports de l'Ontario et du Québec, mais aussi pour les industries agricoles, manufacturières et minières ontariennes et québécoises. De plus, elle joue un rôle vital pour les intérêts à long terme des agriculteurs des Prairies qui n'ont pas accès à la mer. Le Comité reconnaît que, dans une grande mesure, la viabilité et la compétitivité futures de la Voie maritime dépendront de la vigueur et de l'emplacement des marchés à l'exportation des céréales, de la reprise dans les secteurs de l'acier, du charbon et de la potasse et d'une économie mondiale vigoureuse. Tous ces facteurs dépassent largement la portée et l'influence du Comité. Toutefois, ce qui reste à notre portée, c'est la capacité et la volonté politique de prendre les mesures nécessaires pour nous assurer que la Voie maritime demeure une voie de transport sans danger, fiable et compétitive.

Le Comité estime que la Voie maritime fait face à une crise qui menace son existence même parmi les réseaux de distribution importants en Amérique du Nord au XXI^e siècle. Malheureusement, les prévisions de tonnage à court terme pour les céréales et le minerai de fer ne sont pas encourageantes. De nouvelles baisses sont prévues et devraient être suivies d'une hausse lente et sans entrain dans la deuxième moitié de la décennie. Il faut agir pour aider la Voie maritime et les intérêts des secteurs privé et public à traverser cette période très difficile, sinon il se pourrait que la Voie maritime n'existe plus quand on aura sûrement besoin d'elle à l'avenir.

Les grandes recommandations du Comité au sujet des céréales, du pilotage, des péages et des programmes d'immobilisations font appel à la participation, à l'initiative et aux ressources financières du gouvernement fédéral. Elles reposent sur l'hypothèse selon laquelle la Voie maritime apporte une contribution importante à la prospérité sociale et économique du Canada, contribution qui justifie la participation directe et le soutien financier du gouvernement fédéral. Le Comité croit que la seule façon d'assurer l'avenir de la Voie maritime, c'est d'instaurer un partenariat entre tous les intervenants, et que le gouvernement fédéral doit agir maintenant pour le rendre possible. Le Comité est convaincu qu'il faut un engagement renouvelé et définitif de la part du gouvernement à l'égard de la viabilité et de la compétitivité futures de la Voie maritime. Nous exhortons le gouvernement à agir immédiatement et à manifester sa volonté de réaliser ce mandat renouvelé en mettant en oeuvre de toute urgence nos principales recommandations.

D. La coopération avec l'Administration de la Voie maritime

Durant les audiences, le Comité a été frappé par le nombre impressionnant d'organisations, d'associations et de groupes privés et publics, canadiens et américains, qui sont intéressés par les activités et l'avenir de la Voie maritime ou y participent directement. Ils sont les auteurs d'un grand nombre d'études sur la compétitivité de la Voie maritime, qu'ils ont appuyée et défendue vigoureusement en Amérique du Nord et outre-mer. De plus, il semble exister une collaboration et une coordination relativement bonnes entre tous, bien que, de l'avis de certains, les efforts semblent parfois entrer en conflit les uns avec les autres.

On a indiqué au Comité que les gouvernements canadien et américain devraient former un nouveau groupe de travail binationnel, chargé d'entreprendre une étude exhaustive et définitive sur la viabilité et la compétitivité futures de la Voie maritime. Après cette étude, un plan stratégique serait élaboré et mis en oeuvre sous la direction des deux gouvernements. Franchement, le Comité n'est pas enthousiaste à l'idée d'une autre étude globale. Il ne nous semble pas qu'on puisse apporter du neuf ou faire des recommandations originales relativement aux mesures à prendre pour assurer l'avenir de la Voie maritime. Comme nous l'avons déjà indiqué, le Comité estime que le temps des discussions et des études est terminé, et qu'il faut maintenant passer à l'action.

Pour ces raisons, le Comité croit qu'il serait peut-être utile de former un groupe binationnel qui représenterait et défendrait les intérêts de la Voie maritime. Ce nouvel organisme ne comprendrait aucun représentant des gouvernements fédéraux canadien et américain. Il ne viserait pas à paralyser ni à coordonner d'autres études et analyses. Il considérerait plutôt ce qui a été réalisé jusqu'ici et élaborerait un plan d'action cohérent et coordonné qui serait ensuite poursuivi énergiquement et sans relâche à Ottawa et à Washington. Cette mesure est particulièrement urgente et importante, maintenant qu'un nouveau président a été élu aux États-Unis. Le Comité recommande donc :

Qu'un organisme binationnel soit créé à même les ressources et les organismes existants pour élaborer et coordonner un plan d'action stratégique binationnel visant à assurer la viabilité et la compétitivité futures de la Voie maritime;

Que ce nouvel organisme poursuive ce plan énergiquement et en priorité à Ottawa et à Washington;

Que l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, en collaboration avec la Seaway Development Corporation, prenne l'initiative de créer ce nouvel organisme binationnel et d'en assurer la promotion.

mandat de récupérer uniquement les coûts d'exploitation, dont les frais d'amortissement. Les témoins ont soutenu que le gouvernement fédéral devrait être disposé à financer d'autres immobilisations pour assurer l'intégrité de la Voie maritime.

Le Comité n'est pas convaincu que l'Administration pourra obtenir des revenus suffisants par ses propres moyens pour financer un programme d'immobilisations permettant de maintenir la sécurité et la fiabilité du système, même si ce programme est réduit à sa plus simple expression. De fait, le Comité a été informé que l'Administration et le gouvernement entameront des pourparlers sur les besoins en capital de l'Administration. Comme nous l'avons déjà déclaré, nous croyons que le gouvernement doit réaffirmer son attachement envers la Voie maritime, et qu'un aspect important serait une indication claire que le gouvernement appuiera l'Administration si cette dernière n'a pas les moyens de financer des projets d'infrastructure. Le Comité recommande donc :

Que le gouvernement fédéral s'engage à appuyer financièrement tous les programmes d'immobilisations que l'Administration doit entreprendre pour maintenir l'intégrité de la Voie maritime comme voie de transport sans danger, efficace et fiable.

Le Comité aimerait également signaler que, bien qu'il soit essentiel de maintenir l'infrastructure de la Voie maritime en bon état de fonctionnement, il importe de disposer d'une main-d'oeuvre qualifiée et expérimentée qui puisse en assurer l'exploitation. Certains témoins ont affirmé qu'il sera difficile de compter sur une telle main-d'oeuvre si l'érosion actuelle de la viabilité de la Voie maritime se poursuit. Le Comité croit qu'il est important de maintenir un bassin de travailleurs qualifiés pour assurer l'exploitation de la Voie maritime.

C. La politique de gestion foncière de la Voie maritime

Le Comité a été informé que l'Administration de la Voie maritime a élaboré en 1990 une politique de gestion foncière dans le but de tirer des revenus supplémentaires de son patrimoine foncier excédentaire. L'Administration a réparti ce patrimoine foncier (9 873 hectares) en trois grandes catégories : berges et terres nécessaires pour les activités de la Voie maritime (6 768 hectares), terres à vendre ou à louer (1 943 hectares) et terres gardées en réserve pour de futurs canaux et écluses (1 072 hectares). Certains se sont inquiétés de l'exécution de cette politique et plus particulièrement de l'attitude de l'Administration de la Voie maritime face aux terres excédentaires réservées pour des besoins futurs, comme la nouvelle superécluse canal Welland.

Le Comité félicite l'Administration d'avoir élaboré une politique de gestion foncière. Il croit qu'elle devrait poursuivre vigoureusement toute possibilité d'accroître ses revenus, puisque toute hausse de cette origine permet de réduire les péages. Par conséquent, le Comité recommande :

Que l'Administration continue de chercher activement à accroître les revenus qu'elle tire de son patrimoine foncier qui est à vendre ou à louer;

Que l'Administration, de concert avec le gouvernement fédéral et les principaux intervenants, se demande s'il est vraiment nécessaire de continuer de réserver des terres importantes à de futurs canaux et écluses.

l'entretien de la section américaine de la Voie maritime, alors que la U.S. Seaway Development Corporation reçoit du financement du Harbour Maintenance Trust Fund. Des témoins ont indiqué au Comité que le Canada devrait suivre l'exemple américain.

Le Comité reconnaît la discipline inhérente au mandat d'autonomie financière de l'Administration, et qu'on peut se demander si les péages nuisent effectivement au trafic dans la Voie maritime. Les hausses récentes sont toutefois élevées par rapport au taux d'inflation, et il ne fait aucun doute que les sociétés de navigation ont très peu de marge entre les revenus et les coûts. Le Comité a été impressionné par les opinions bien tranchées de certains témoins sur cette question. Nous croyons qu'en cette période caractérisée par un faible taux d'inflation, une hausse de 5,75 p. 100 des péages ne serait pas justifiée. Nous estimons que les péages sur la Voie maritime ne devraient pas être majorés, et ce tant et aussi longtemps que les modifications proposées par le Comité n'auront pas été apportées à la LTGO. Le Comité recommande donc :

Que les péages soient maintenus à leur niveau actuel pendant les trois prochaines années.

B. L'infrastructure de la Voie maritime

Pour que la Voie maritime reste une voie de transport compétitive et efficace, on a souvent souligné au Comité l'importance de s'assurer qu'elle est sans danger et fiable. Le Comité a été informé que l'Administration de la Voie maritime a été forcée de réduire son budget d'immobilisations de 70 p. 100. Elle a dû agir ainsi parce qu'elle puise dans son fonds de réserve de capital pour éponger les pertes d'exploitation, et qu'elle a dû consacrer récemment environ 20 millions de dollars au projet de restauration du pont de Valleyfield. Le fonds de réserve de capital s'établit donc à 14 millions de dollars seulement, et selon les prévisions, l'Administration essuiera des pertes d'exploitation de 12 millions de dollars pendant la saison de navigation en cours. De plus, les prévisions de bénéfices d'exploitation en 1996-1997 ne sont plus réalistes, et il ne semble pas que l'Administration réalisera des profits avant le début du siècle prochain. Le petit fonds de réserve de capital sera donc bientôt vidé complètement pour éponger les déficits continus.

Dans ces circonstances, des témoins craignent que le programme de réduction des dépenses d'immobilisations de l'Administration ne permette plus de maintenir l'intégrité de la Voie maritime comme voie de transport fiable et sans danger. Toutefois, l'Administration a assuré le Comité que le programme de réduction des dépenses permettrait tout de même de maintenir la sécurité de la Voie maritime, et que les besoins en capital au cours des prochaines années s'élèveraient à 15 millions de dollars environ par année. Elle a fait ressortir que le gouvernement américain finance un certain nombre de mégaprojets sur le Mississippi. Ces projets ne sont pas financés par l'Inland Waterways Trust Fund, où sont versés les revenus d'une taxe sur le carburant. De plus, on a reconnu que le gouvernement fédéral a apporté une contribution importante lorsqu'il s'est engagé, en 1986, à verser 175 millions de dollars à un programme de réfection du canal Welland après l'effondrement du mur ouest de l'écluse n° 7. En effet, le gouvernement a concrétisé son engagement envers de tels projets lorsqu'il a procédé à la reconstitution, en 1977, du capital de l'Administration et confié à cette dernière le

de cette dette. Les péages imposés dans la section Montréal-lac Ontario (la section internationale) étaient partagés entre le Canada (71 p. 100) et les États-Unis (29 p. 100), tandis que les péages de la section Welland, totalement canadienne, allaient entièrement à l'Administration de la Voie maritime. Dès le départ, les deux gouvernements ont voulu que la Voie maritime s'autofinance.

Pour diverses raisons, ces objectifs financiers n'ont pas été atteints et, en 1977, le gouvernement canadien a refinancé sa section de la Voie maritime en révisant la structure du capital pour convertir la dette accumulée en titres de participation du gouvernement. Dans le cadre de cette recapitalisation, le gouvernement a donné un mandat de recouvrement des coûts qui a forcé l'Administration de la Voie maritime à maintenir les péages à un niveau suffisamment élevé pour couvrir les frais d'exploitation, y compris l'amortissement.

Depuis, l'Administration poursuit ce mandat en majorant les péages tout en tentant de réduire et d'endiguer les coûts. Les dernières majorations de 5,75 p. 100 par année ont pris effet en 1991 et seront appliquées jusqu'à la fin de la saison de 1993. Récemment, l'Administration a mis en oeuvre un programme de rabais de péages afin de stimuler le trafic, et les résultats pour 1991 ont été encourageants. Elle a prolongé ce programme pendant la saison en cours. Le Comité la félicite d'avoir instauré un programme de rabais de péages à l'intention des navires de passagers transportant 20 personnes ou plus afin de stimuler les croisières.

Quelques témoins ont vertement critiqué cette politique d'autonomie financière. Ils ont soutenu que les majorations de péages annuelles sont actuellement bien supérieures au taux d'inflation annuel, et que ces fortes hausses continuent d'impressionner que la Voie maritime est un mode de transport très coûteux. Ils ont fait remarquer que les armateurs s'efforcent constamment d'endiguer et de réduire leurs frais d'exploitation, alors que les coûts imposés par le gouvernement, les péages par exemple, ne cessent d'augmenter. Ils conviennent que les péages ne représentent qu'une petite partie du coût total (2 p. 100 ou une moyenne de 1,75 \$ la tonne), mais ils n'ont aucune marge de manoeuvre et la moindre hausse fait mal. Selon eux, le fardeau des péages continuera d'entraver l'exploitation efficiente et rentable de la Voie maritime. Chaque nouvelle hausse rend la Voie maritime moins attrayante comme solution de rechange compétitive et efficace par rapport aux autres modes de transport.

Des témoins ont indiqué que la Voie maritime est plus qu'un mode de transport; c'est une zone économique où se concentre une grande partie de la population et de l'industrie de l'Amérique du Nord, qui devrait être exploitée et maintenue pour le bien public et l'intérêt national. Elle est considérée comme notre Voie maritime nationale. C'est donc le national d'appuyer cet argument, les témoins ont fait ressortir que, par la *Congressional Water Resources Development Act, 1986*, les Américains ont effectivement éliminé les péages à leurs deux écluses de la Voie maritime. Cette loi impose aux utilisateurs des ports une taxe sur le fret importé ou exporté. Les revenus sont versés au Harbours Maintenance Trust Fund. La loi exige en outre que les péages perçus par les Américains soient versés à ce fonds. Les péages payés par les navires qui empruntent les deux écluses américaines sont remboursés à même le fonds. En réalité, les péages ont été abolis et le U.S. Corps of Engineers finance l'exploitation et

maritime. Le Comité sait que des efforts ont été déployés, et que les études inévitables ont été effectuées, afin de régler ce conflit qui pourrait. Nous croyons que le gouvernement fédéral doit maintenant prendre les devants et trouver une solution. Le Comité recommande donc :

Que le ministre des Transports modifie le règlement qui découle de la Loi sur le pilotage de manière à renforcer les procédures et qualifications relatives à la certification et à exonérer du pilotage obligatoire les capitaines et les officiers des lacuiers canadiens sur les eaux régies par l'APGL, de même qu'à l'APL.

Le Comité convient avec les armateurs, canadiens et étrangers, que le cadre monopolistique a permis aux pilotes d'exiger des salaires élevés et à la hausse. Les armateurs ont dénoncé le manque d'efforts déployés par les deux administrations de pilotage pour maîtriser leurs coûts et accroître leur productivité. Par ailleurs, la diminution du tonnage et l'augmentation des coûts assumés par les armateurs ont contribué à exacerber la situation. Comme nous l'avons indiqué plus tôt, il faudra prendre des mesures pour assurer la viabilité et la compétitivité de la Voie maritime dans les années à venir, et ce tant que des modifications n'auront pas été apportées à la LTGO en vue d'éliminer les distorsions créées par la structure des tarifs. À notre avis, ces mesures devraient viser également l'augmentation des droits de pilotage durant la période provisoire. Le Comité recommande donc :

Que les droits de pilotage soient bloqués aux niveaux actuels pendant trois ans, et ce, dès le début de la saison de navigation 1993.

L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE LA VOIE MARITIME

Lorsque l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a été créée, elle a reçu le mandat très clair de s'autofinancer. Cet objectif demeure une des plus grandes priorités. De temps en temps, surtout pendant les années de grand tonnage, elle a réalisé un bénéfice d'exploitation. Depuis six ans, toutefois, le tonnage est à la baisse et l'Administration perd environ 5 millions de dollars par année. Elle n'a pas demandé de crédit parlementaire pour éponger ce déficit, mais l'a plutôt absorbé en puisant dans son fonds de réserve de capital, qui se chiffre actuellement à 14 millions de dollars seulement. À partir des projections de tonnage révisées, on a prévu récemment que l'Administration ne réalisera pas de bénéfice d'exploitation avant le début du siècle.

A. Les péages

À l'heure actuelle, plus de 90 p. 100 des bénéfices d'exploitation de la Voie maritime proviennent des péages. L'année où la Voie maritime a été inaugurée, le Canada et les États-Unis ont fixé d'un commun accord un tarif des péages fondé sur les estimations du trafic futur. Certains ont affirmé que le Canada y avait consenti à corps défendant, parce que le gouvernement américain subissait de fortes pressions politiques de la part des sociétés ferroviaires et des ports de la côte est pour que des droits de péage permettent une concurrence équitable. Ces péages visaient à ce que les utilisateurs fournissent des revenus suffisants pour couvrir non seulement les frais d'exploitation et d'entretien, mais aussi les intérêts sur la dette contractée durant la construction de la Voie maritime et le remboursement

Le Comité partage les préoccupations des armateurs canadiens concernant les coûts élevés du pilotage obligatoire. Toutefois, nous trouvons bonne l'idée de renforcer les procédures de certification de manière à exonérer les navires et les capitaines canadiens du pilotage obligatoire dans les eaux régies par l'APGL. Malheureusement, l'arbitrage et la confrontation permanentes entre l'AAC et les Administrations de pilotage, en particulier l'APL, au sujet du pilotage obligatoire, ont nui à la compétitivité et à l'efficacité de la Voie

On a fait remarquer qu'à l'automne 1990, l'APL a convenu, après négociation avec les corporations de pilotes, de hausser les salaires d'environ 30 p. 100 sur trois ans. En 1990, avant que ces hausses ne prennent effet, le coût annuel d'un pilote relevant de l'APL variait de 101 000 à 117 000 \$. Selon les estimations, les hausses prévues par le nouveau contrat allaient porter ces montants de 133 000 à 156 000 \$ en 1993. On a donc indiqué au Comité qu'il y aurait peut-être lieu de comparer cette rémunération avec celle d'autres groupes professionnels comme les médecins, les avocats et les analystes financiers.

Les conditions d'emploi ou les dispositions des contrats négociés avec les corporations de pilotes et acceptées par les Administrations de pilotage reflètent les avantages considérables obtenus par les pilotes durant les négociations. La suppression du service de pilotage a des répercussions négatives sérieuses sur l'industrie de la navigation et sur l'économie du pays. Les contraintes économiques qui assurent le maintien de la raison dans le processus normal de la négociation collective n'existent pas au niveau du pilotage. Il n'y a pas de risque de faillite des Administrations de pilotage ou de perte d'emplois ou de contrats pour les pilotes, pouvant faire contrepois aux coûts aux utilisateurs par l'interruption du service. De fait, ce pouvoir économique a été encaissé dans la Loi sur le pilotage par la reconnaissance de structures monopolistiques favorisant les pilotes. Les pilotes sont donc dans une très bonne position pour maximiser leurs revenus et leurs avantages.

L'AAC s'inquiète grandement des coûts élevés et croissants des services de pilotage dans la Voie maritime. Ce sentiment a été exprimé par d'autres témoins, dont la Fédération maritime du Canada, qui représente tous les navires étrangers empruntant la Voie maritime. La FMC a loué la qualité et les normes élevées des pilotes canadiens, mais elle a critiqué le coût important des pilotes et s'est interrogée sur la productivité de ces derniers. De fait, les coûts quotidiens d'un pilote dépassent actuellement ceux de tout un équipage. En outre, les pilotes pourraient obtenir des hausses de salaire considérables grâce à leur grand pouvoir de négociation. Ce fait a été confirmé dans un rapport du Comité des transports par eau de l'Office national des transports publié en 1986 et qui faisait remarquer ce qui suit à propos des négociations entre les pilotes et les Administrations :

canadiens mais de démontrer plutôt que l'APGL a la responsabilité et le pouvoir de valider ces connaissances. c'est le cas actuellement) quant à la connaissance des eaux locales par les officiers de navires validation des compétences ne devrait pas être simplement une question d'opinion (comme compétences exigées actuellement par l'APGL. Selon eux, cette question importante de la exiger un nombre plus élevé de voyages dans les eaux locales en plus des connaissances et des assurer une navigation sans danger. Ils ont ajouté que ces critères devraient être réservés pour officiers de naviguer dans les eaux assujetties au pilotage obligatoire sont suffisants pour

L'heure actuelle, elle exige dix voyages répartis sur trois ans et se fie uniquement à une déclaration de l'armateur à cet effet. L'APL, par contre, ne prévoit aucune exception au pilotage obligatoire.

L'AAC a fait remarquer qu'au fil des années, elle s'est toujours opposée au pilotage obligatoire dans la Voie maritime. Elle considère que la décision de faire appel à un pilote devrait être laissée au propriétaire ou au capitaine du navire. Elle ne croit pas que la navigation sur le Saint-Laurent soit plus difficile ou plus dangereuse qu'ailleurs dans la Voie maritime. Étant donné que de nombreux capitaines et officiers naviguent dans ces eaux depuis de nombreuses années, l'AAC estime qu'aucune raison liée à la sécurité, à l'environnement ou à la connaissance des eaux locales peut justifier qu'on traite les lacquiers différemment dans les deux régions. Ils ont d'ailleurs souligné que la plupart des pilotes des deux Administrations de pilotage, sinon tous, sont des capitaines et des officiers de l'industrie, simplement parce qu'ils sont les seuls marins capables d'acquiescer la connaissance des eaux locales et l'expérience pratique nécessaires pour atteindre les normes élevées de pilotage exigées par les Administrations de pilotage.

L'AAC reconnaît que ses capitaines et officiers chevronnés peuvent demander un certificat de pilotage dans les eaux régies par l'APL. Elle soutient cependant que le processus d'examen actuel n'est pas impartial. Le comité d'examen est dominé par les pilotes, car ils représentent trois examinateurs sur cinq. Ces derniers ont certainement intérêt à limiter le nombre de certificats de pilotage attribués, puisqu'un plus grand nombre de pilotes réduit leur revenu et leurs perspectives de travail, surtout dans un marché à la baisse. Ce « conflit d'intérêts » est la principale raison pour laquelle, depuis 1987, à peine quatre candidats sur quinze ont réussi les examens, malgré le fait que les capitaines ont en moyenne quinze ans d'expérience dans les eaux locales.

L'AAC a souligné qu'elle a discuté du pilotage obligatoire sur le Saint-Laurent avec tous les ministres des Transports qui se sont succédés depuis six ou sept ans. On a promis d'agir, mais ces promesses sont restées des promesses. Après des années de discussions stériles et frustrantes, l'AAC a donc décidé, le 15 avril 1992, de prendre une mesure sans précédent et de ne pas régler les factures de pilotage pour les services relevant de l'APL. Elle estime avoir dû recourir à cette mesure spectaculaire dans un ultime effort pour attirer l'attention du gouvernement sur les modifications à apporter au régime de pilotage obligatoire sur le fleuve.

L'APL, par contre, soutient que le pilotage obligatoire est nécessaire pour les navires canadiens et étrangers afin d'assurer une navigation sans danger et de protéger l'environnement. Elle fait remarquer que les capitaines et officiers canadiens peuvent demander un brevet de pilote sur le fleuve Saint-Laurent. Le processus et les critères de certification sont exigeants et très élevés parce qu'il faut pouvoir compter sur des pilotes hautement qualifiés et compétents. En réponse aux plaintes des candidats au sujet du processus d'examen, l'APL a déclaré que des mesures ont été prises afin de s'assurer que le processus est équitable et objectif.

En ce qui concerne le pilotage obligatoire dans les Grands Lacs, les représentants des Administrations de pilotage ont indiqué que même s'ils acceptent l'exonération des lacquiers canadiens, ils se demandent si les critères actuels permettent de déterminer la compétence des

L'Association des armateurs du Canada (AAC) a expliqué au Comité que depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur le pilotage*, l'APGL a exonéré les navires et les capitaines canadiens du pilotage obligatoire, sur demande accompagnée de la preuve requise de la connaissance des eaux qui relèvent de sa compétence et d'une expérience de la navigation dans ces eaux. À

Le pilotage canadien dans la Voie maritime est assuré par deux administrations de pilotage : l'Administration des Grands Lacs (APGL) et l'Administration de pilotage des Laurentides (APL). La première est responsable du pilotage à l'ouest de l'écluse de Saint-Lambert, à Montréal, jusqu'au haut des Grands Lacs ainsi que dans le port de Churchill. La seconde vise la région au nord et à l'est de l'entrée de l'écluse de Saint-Lambert jusqu'au golfe du Saint-Laurent. Ces dernières années, les deux administrations ont essayé des pertes d'exploitation; les pertes de l'APL en 1990-1991 totalisaient 7,3 millions de dollars, tandis que celles de l'APGL atteignaient 3,4 millions de dollars. Elles ont été épongées, dans les deux cas, par des crédits parlementaires.

Le pilotage est l'art de diriger un navire, exercé par un officier dûment qualifié qui connaît assez bien les eaux de la région où il navigue. Le pilotage canadien dans la Voie maritime a été institutionnalisé dans sa forme actuelle par la *Loi sur le pilotage* en 1972. Cette loi prévoit la création d'administrations de pilotage chargées de réglementer la création de zones de pilotage obligatoires, de prescrire les navires assujettis au pilotage obligatoire, d'établir les catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués et de fixer les droits de pilotage. Ces administrations sont des sociétés d'État qui doivent s'autofinancer. Tout déficit est cependant épongé par des crédits publics annuels.

LE PILOTAGE DANS LA VOIE MARITIME

Que si cette analyse s'avère positive, le gouvernement fédéral soit disposé à s'engager financièrement à l'égard de ce projet.

Que l'Administration effectue immédiatement une étude de rentabilité sur le dragage de la Voie maritime pour permettre un tirant d'eau de 27 pieds au lieu de 26 pieds;

Le Comité reconnaît que draguer la Voie maritime pour donner un tirant d'eau de 27 pieds entraînerait des frais importants. De fait, une estimation évalue ces coûts à environ 50 millions de dollars, et il faudrait alors déterminer qui paierait la note. Toutefois, le Comité estime que cette proposition a du bon et qu'il faudrait effectuer une analyse de rentabilité. De plus, si cette analyse se révélait favorable, le Comité croit que le gouvernement fédéral devrait être prêt à appuyer financièrement la réalisation d'un tel projet. Le Comité recommande donc :

accentuerait la compétitivité des lacquiers et rehausserait leur productivité. On estime que les navires pourraient ainsi transporter 1 200 tonnes de plus à chaque passage dans la Voie maritime. Ces témoins ont félicité l'Administration d'avoir porté le tirant d'eau permis de 26 pieds 1 pouce à 26 pieds 3 pouces, cette saison, mais ils aimeraient que les efforts se poursuivent pour atteindre le maximum de 27 pieds.

les glaces sont épaisses. Il n'y a pas assez de brise-glaces pour suffire à la tâche, et les chenaux sont difficiles à garder ouverts parce que leur étroitesse permet à la glace de s'y former rapidement. De plus, il faudrait régler d'autres questions importantes comme le débit d'eau nécessaire pour que les centrales hydro-électriques continuent de fonctionner pendant la saison froide, étant donné que les glaces peuvent endommager les génératrices. L'Administration s'efforce plutôt de permettre 8,5 mois de navigation sans danger, sans ennui et efficace, tout en examinant la possibilité de prolonger graduellement la saison lorsque le temps, les installations, les coûts et le tonnage le permettent.

16. Le Comité est d'accord avec la méthode adoptée par l'Administration et croit qu'elle est plus pratique et plus économique qu'un programme important visant à prolonger la saison de navigation en hiver. Les coûts supplémentaires seraient considérables, et il n'est pas du tout évident qu'il en résulterait une hausse du tonnage justifiant les coûts et les efforts. Par conséquent, le Comité recommande :

Que l'Administration continue d'offrir une saison fixe de navigation de 8,5 à 9 mois.

C. La capacité de la Voie maritime

Des témoins ont indiqué que le tonnage pourrait être accru par un élargissement de la Voie maritime, parce que les navires transocéaniques ont nettement grossi depuis l'inauguration de la Voie maritime. Ils ont fait remarquer que, au début, très peu de navires étaient trop gros pour pouvoir s'engager dans la Voie maritime. En 1960, 84 p. 100 des vraquiers pouvaient naviguer dans la Voie maritime, alors que maintenant, à peine 7 p. 100 des navires transocéaniques peuvent y entrer. Il faudrait élargir et allonger les écluses. Les témoins reconnaissent que les coûts seraient très élevés (au moins 5 milliards de dollars selon les estimations), mais l'idée mériterait au moins qu'on l'étudie davantage pour voir si elle serait rentable.

D'autres témoins ne voient absolument aucune nécessité d'accroître la capacité de la Voie maritime dans un avenir prévisible. Il existe une capacité excédentaire considérable actuellement, et en aucun cas des milliards de dollars ne devraient être consacrés à un élargissement de la Voie maritime pour tenir compte de la largeur des navires transocéaniques actuels. Toutefois, l'Administration est d'avis que cette question devra faire l'objet d'un examen après l'an 2025.

Le Comité estime qu'il n'y a pas lieu à ce moment-ci de poursuivre le débat sur la capacité de la Voie maritime. Néanmoins, nous sommes conscients du fait qu'il faudra, dans les années à venir, procéder à l'expansion de la Voie. C'est pourquoi nous croyons qu'il serait prudent et raisonnable que l'Administration continue d'évaluer les besoins futurs en matière d'infrastructure de la Voie maritime et de ses usagers, et qu'elle prenne les dispositions nécessaires pour y répondre. Le Comité recommande donc :

Que l'Administration continue d'étudier la question de l'expansion de la Voie maritime afin qu'elle puisse répondre aux besoins futurs en matière d'infrastructure de la Voie maritime et de ses usagers.

En plus de préconiser l'expansion de la Voie maritime, des témoins ont proposé que les chenaux de la Voie maritime soient dragués pour permettre à des navires ayant un tirant d'eau de 27 pieds d'y circuler. Le tirant d'eau actuel est de 26 pieds 3 pouces. Cette mesure

Le Comité est convaincu que des tonnages importants de céréales destinées à l'exportation sont absolument essentiels pour assurer la viabilité et la compétitivité continues de la Voie maritime. Nous croyons que les modifications apportées à la Loi peuvent contribuer grandement à assurer l'avenir de la Voie maritime comme mode de transport efficace et compétitif. Toutefois, nous n'avons pas, dans le cadre de notre mandat, à nous pencher sur la façon dont la subvention du «Nid-de-Corbeau» devrait être versée, l'importance, l'impact et la complexité de tout changement apporté à la méthode de paiement allant bien au-delà des intérêts de la Voie maritime. Nous devons plutôt voir quelles modifications pourraient être apportées à la Loi pour éliminer les distorsions actuelles et décourager les préférences quant au mode de transport des céréales.

Nous sommes conscients de la complexité de la question et des nombreux intérêts qui sont en jeu. Nous savons aussi que divers aspects de celle-ci demeurent irrésolus et continuent de faire l'objet de discussions soutenues. Il faudra du temps avant que tout soit réglé. En attendant que des changements soient apportés, nous croyons que la subvention de la LTGO devrait être élargie de façon à y inclure le mode de transport maritime afin de «neutraliser» les effets néfastes de la structure des tarifs. Il s'agirait là d'une mesure provisoire destinée à aider la Voie maritime à traverser cette période difficile, mesure qui prendrait fin lorsque la question des distorsions créées par la LTGO serait réglée. À ce moment-là, la Voie maritime sera en mesure de livrer une concurrence juste et équitable sur le marché du transport des céréales destinées à l'exportation. Le Comité recommande donc :

Que la subvention prévue par la LTGO soit élargie de façon provisoire afin d'y inclure le transport des céréales dans la Voie maritime et de rendre les subventions équitables dans toutes les régions du Canada et ce, jusqu'à ce que les questions des distorsions, du tarif différentiel des montagnes qui favorise le transport sur longue distance et de la parité portuaire soient réglées;

Que toute modification éventuelle de la politique sur le transport des céréales tienne compte de l'incidence économique directe sur la Voie maritime;

Que l'avenir de la Voie maritime comme élément viable et essentiel de l'infrastructure canadienne des transports soit préservé.

B. La prolongation de la saison dans la Voie maritime

Plusieurs témoins ont soutenu qu'un moyen d'accroître le tonnage dans la Voie maritime consisterait à prolonger considérablement la saison de navigation par rapport à sa durée actuelle de 8,5 à 9 mois. Ils ont fait ressortir que c'est techniquement possible, même pendant la période des glaces et lorsqu'il fait mauvais. Ils reconnaissent toutefois que prolonger la saison occasionnerait des coûts supplémentaires que quelqu'un devrait payer.

Pour sa part, l'Administration a souligné que depuis l'inauguration de la Voie maritime, la saison de navigation a été prolongée de quatre semaines dans la section Montréal-lac Ontario et de deux semaines dans le canal Welland. De plus, des études de rentabilité révèlent qu'une prolongation de la saison ne peut se justifier économiquement. Il n'est tout simplement pas rentable de maintenir la Voie maritime ouverte pendant l'hiver, lorsqu'il fait très froid et que

orientale approvisionnait 83 p. 100 des marchés de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient. Pendant les huit années suivantes, le réseau de l'Est en a approvisionné 42 p. 100, ce qui représente une diminution de moitié. Si le réseau de l'Est avait maintenu sa part traditionnelle, il aurait transporté près de 12 millions de tonnes de plus pendant cette période. Les témoins ont conclu en soulignant que Thunder Bay n'est pas une source naturelle d'approvisionnement pour les céréales destinées à l'exportation, et que ce port est considéré comme un port d'appoint qui ne reçoit des céréales d'exportation que lorsque les ports de la côte ouest ont des problèmes de capacité ou que le client préfère ce port intérieur.

Les tenants de la Voie maritime ont vite reconnu que ce déplacement important vers la côte ouest s'explique en grande partie par les préférences et les réalités des marchés à l'exportation des céréales. Ils sont cependant convaincus que l'incidence de la structure actuelle des tarifs et des subventions prévues par la LTGO constitue une autre raison. La formule tarifaire ne tient pas compte des coûts réels et de l'efficacité de l'utilisation d'un port en particulier. Les tarifs marchandises reliés à la distance moyenne ne traduisent pas les coûts réels de l'utilisation des ports de la côte ouest, qui comprennent l'efficacité des cycles de rotation des wagons, le coût supplémentaire de l'expédition au-delà des Rocheuses (tarif différentiel des montagnes), les distorsions qui favorisent les longs trajets plutôt que les courts trajets et celles qui touchent à la parité des ports par l'entremise du paiement de redressement du CN visant à tenir compte des coûts supplémentaires qu'entraîne le transport des céréales à Port Rupert et à Churchill. La méthode de paiement actuelle de la subvention de la LTGO (la subvention du Nid-de-Corbeau), c'est-à-dire directement aux sociétés ferroviaires, crée des distorsions et décourage le recours à d'autres modes de transport. Diverses études approfondies menées récemment sur la LTGO l'ont clairement démontré.

Bon nombre de témoins soutiennent que ces distorsions incitent les expéditeurs à acheminer des volumes toujours plus considérables de céréales par les ports de la côte ouest, ce qui en retour favorise la construction de nouvelles infrastructures à Vancouver et à Prince Rupert. Cette situation, toutefois, entraîne une baisse continue du tonnage de céréales acheminé par la Voie maritime, la fermeture inévitable de silos et une diminution du nombre de navires empruntant le réseau. Le déclin de la Voie maritime atteindra un point tel qu'il sera un jour impossible d'assurer le transport du grain de l'ouest par ce réseau, faute d'installations. D'après ces témoins, il est essentiel, pour l'avenir du marché des céréales d'exportation du Canada, que des mesures soient prises pour assurer la viabilité et la compétitivité de la Voie maritime.

Dans ces circonstances, les témoins ont indiqué clairement au Comité que le statu quo est inacceptable. La Loi doit être modifiée. Les coûts réels de l'expédition des céréales, peu importe qui les paie, doivent être transparents. Tous les participants doivent avoir une chance égale de se livrer une concurrence juste et équitable sur le marché du transport des céréales. Peu importe les changements apportés à la LTGO, il faut s'assurer qu'ils n'ont aucune influence sur le mode de transport, la cargaison et la direction. Ce n'est qu'à partir de cela que les participants pourront se livrer concurrence sur le marché du transport des céréales. Toutefois, précisent-ils, si l'on veut assurer l'avenir de la Voie maritime, il faudra opter pour un système qui ne favorise aucun mode de transport au détriment d'un autre.

A. *Le transport des céréales*

Plusieurs témoins clés ont souligné devant le Comité que le transport des céréales destinées à l'exportation fait vivre la Voie maritime depuis son inauguration en 1959. Depuis cette date, la Voie maritime a livré 300 millions de tonnes de grain de l'Ouest canadien d'une valeur de plus de 60 milliards de dollars et a constitué un mode de transport des céréales efficace, fiable et nécessaire. À son apogée, à la fin des années 70, elle a permis de transporter plus de la moitié des céréales exportées en une seule campagne agricole. Le transport des céréales a toujours joué un rôle important dans les activités de la Voie maritime, représentant de 30 à 40 p. 100 de l'ensemble du tonnage en vrac. La formule commerciale couronnée de succès, qui a fortement contribué à la viabilité et à la compétitivité de la Voie maritime, a été de transporter en aval des céréales et en amont du minerai, et à transporter du charbon de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, de la potasse de la Saskatchewan, ainsi que d'autres produits de la région.

Les témoins ont également indiqué clairement au Comité qu'il n'existe aucune autre solution commerciale raisonnable en ce qui concerne le transport en vrac ou les cargaisons générales. Les tonnages de céréales influent directement sur la compétitivité et la viabilité du transport des autres marchandises dans l'ensemble du réseau. Si les tonnages annuels étaient insuffisants, le coût du transport du minerai de fer augmenterait nettement et entraînerait peut-être le recours à un autre mode de transport plus coûteux ou, solution encore plus fâcheuse, le recours à une autre source d'approvisionnement en minerai de fer. De toute évidence, une hausse des frais d'expédition ou l'approvisionnement à partir d'autres sources aurait des conséquences économiques néfastes sur l'industrie ontarienne de l'acier et sur celle du minerai de fer au Québec et au Labrador. De fait, ces deux industries ne seraient probablement pas concurrentielles sans le transport à prix abordable par la Voie maritime.

L'ennui, au cours de la dernière décennie, c'est que la baisse du transport des céréales a compromis la validité commerciale de cette formule et menacé un élément vital et concurrentiel de notre réseau des transports. En 1982-1983, les lacquiers transportaient 57,2 p. 100 du grain de l'Ouest, et environ 40,8 p. 100 allaient vers les ports de la côte ouest. Cinq ans plus tard, en 1987-1988, 41 p. 100 des exportations de céréales se dirigeaient vers l'Est et 56 p. 100, vers l'Ouest. De fait, le tonnage dans la Voie maritime est tombé à aussi peu que 27 p. 100 et, en 1991-1992, 31,3 p. 100 ont été transportés dans la Voie maritime et 63,9 p. 100 sont allés aux ports de la côte du Pacifique. On prévoit qu'en 1995-1996, 30 p. 100 des exportations de céréales passeront par la Voie maritime et 70 p. 100 par les ports de l'Ouest.

Ce déclin s'explique principalement par la modification du profil des échanges commerciaux sur les marchés mondiaux des céréales et par une forte demande de céréales canadiennes dans les pays du bassin du Pacifique. Il est évident que ces marchés sont mieux servis par les ports de la côte ouest. Toutefois, comme on l'a indiqué au Comité, des marchés traditionnels importants pour la Voie maritime en Afrique du Nord et au Moyen-Orient sont désormais approvisionnés de plus en plus par la côte ouest. En effet, dans les six années qui ont précédé la mise en oeuvre de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO) en 1983, la route

L'AVENIR DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

INTRODUCTION

La Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs constitue une voie de transport intérieure importante et unique en Amérique du Nord. Elle fait partie d'un cadre commercial extrêmement complexe, qui revêt une importance économique énorme pour le Canada et pour les États-Unis. Elle sert une région plus vaste que l'Europe occidentale, où se concentrent environ un tiers de la population totale du Canada et des États-Unis et une portion essentielle de leurs industries manufacturières, minières et agricoles. Son réseau perfectionné d'écluses, de canaux et de chenaux spéciaux permet de transporter des biens, surtout les cargaisons nationales et internationales de matières premières en vrac comme les céréales, le minerai de fer et le charbon jusqu'au cœur du continent, soit sur une distance de 3 700 kilomètres depuis Thunder Bay/Duluth jusqu'à l'océan Atlantique. Il s'agit effectivement d'une des voies navigables les plus longues au monde, que certains qualifient de «quatrième côte».

Élément essentiel de cette voie navigable, la Voie maritime du Saint-Laurent est une réalisation conjointe du Canada et des États-Unis inaugurée en 1959. Elle va de Montréal jusqu'au lac Érié et comprend un réseau de quinze écluses et de canaux répartis en deux sections, soit la section Montréal-lac Ontario, qui comprend cinq écluses canadiennes et deux écluses américaines, et le canal Welland, dont les huit écluses sont canadiennes. La Voie maritime est exploitée et administrée, au Canada, par une société d'État régie par sa propre Loi, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, et son pendant américain, la St. Lawrence Seaway Development Corporation.

Depuis le début des années 80, l'avenir de la Voie maritime inquiète de plus en plus et a soulevé maints débats. Les motifs de ces interrogations sont nombreux : baisse considérable du tonnage de céréales et de minerai de fer par suite de la faiblesse et de l'instabilité continues des marchés à l'exportation des céréales et de l'acier, état financier fragile de l'industrie des lacuiers et efforts constants de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, des administrations de pilotage et des ports de s'autofinancer.

Au cours des dix dernières années, un nombre imposant d'études spéciales approfondies ont été menées sur la viabilité et la compétitivité de la Voie maritime. Elles se sont greffées à de vastes discussions permanentes sur les mesures à prendre. De l'avis du Comité, l'heure des décisions est arrivée, et celle des études et des analyses est terminée. Il faut désormais agir, parce que la Voie maritime traverse clairement une période critique menaçant son existence même à titre de mode de transport commercial viable et compétitif.

INTRODUCTION	1
LE TRAFIC MARITIME	2
A. Le transport des céréales	2
B. La prolongation de la saison dans la Voie maritime	4
C. La capacité de la Voie maritime	5
LE PILOTAGE DANS LA VOIE MARITIME	6
L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE LA VOIE MARITIME	9
A. Les péages	9
B. L'infrastructure de la Voie maritime	11
C. La politique de gestion foncière de la Voie maritime	12
D. La coopération avec l'Administration de la Voie maritime	13
CONCLUSION	14
LISTE DES RECOMMANDATIONS	15
Annexe A — Liste des témoins	17
Annexe B — Liste des mémoires	21
Demande de réponse du Gouvernement	23
Procès — verbaux	25

Le Comité permanent des transports

a l'honneur de présenter son :

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité a confié à son Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent la responsabilité d'examiner la viabilité et la compétitivité de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Le Sous-comité a remis son premier rapport que le Comité a adopté à l'unanimité, sans modification. En voici la teneur :

*L'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent
et des Grands Lacs
Un rapport rédigé par le Sous-comité sur la Voie maritime du
Saint-Laurent*

PRÉSIDENT : Ken Atkinson, député (St. Catharines)

MEMBRES

Iain Angus, député	(Thunder Bay—Atikokan)
Girve Fretz, député	(Erie)
Len Gustafson, député	(Souris—Moose Mountain)
Stan Keyes, député	(Hamilton Ouest)

(Quorum 3)

GREFFIER DU SOUS-COMITÉ
Marc Toupin

ATTACHÉ DE RECHERCHE
John Christopher

CONSULTANT

David Culbertson

Comité permanent des transports

PRÉSIDENT : Robert A. Corbett, député (Fundy—Royal)

VICE-PRÉSIDENTS : Ken Atkinson, député (St. Catharines)
Stan Keyes, député (Hamilton Ouest)

MEMBRES

Iain Angus, député (Thunder Bay—Atikokan)

Chuck Cook, député (Vancouver Nord)

John Manley, député (Ottawa Sud)

Lee Richardson, député (Calgary Sud Est)

Geoff Wilson, député (Swift Current—Maple Creek
—Assiniboia)

(Quorum 5)

GREFFIER DU COMITÉ
Marc Toupin

ATTACHÉ DE RECHERCHE
John Christopher

CONSULTANT

David Cuthbertson

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing

Transport

CONCERNANT:

RESPECTING:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement ainsi que l'Ordre adopté par le Comité le 25 février 1992, examen du rapport sur le futur de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

Pursuant to Standing Order 108(2) and the Order adopted by the Committee on February 25, 1992, consideration of the report on the Future of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System

Y COMPRIS:

INCLUDING:

Quatrième rapport à la Chambre

Fourth Report to the House



L'AVENIR DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

ROBERT A. CORBETT, député
Président

KEN ATKINSON, député
Président

Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent

Décembre 1992

Décembre 1992

Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent

Président

KEN ATKINSON, député

Président

ROBERT A. CORBETT, député

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

L'AVENIR DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

Chambre des communes

Canada



HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 23

Fascicule n° 23

Thursday, December 10, 1992

Le jeudi 10 décembre 1992

Chairperson: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 110(1) and 111, consideration of an Order-in-Council appointment

CONCERNANT:

Conformément aux articles 110(1) et 111 du Règlement, examen d'une nomination par décret

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen:

Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents:

Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 10, 1992
(37)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:40 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Acting Chairman, Ken Atkinson, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Acting Members present: Terry Clifford for Robert A. Corbett and Marcel R. Tremblay for Chuck Cook.

Other Members present: Joe Comuzzi and Pat Nowlan.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer and David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From the Canadian National Railway Company: Paul Tellier, President and Chief Executive Officer.

Pursuant to Standing Orders 110(1) and 111, consideration of an Order-in-Council appointment.

Paul Tellier answered questions from the Members.

At 12:10 o'clock p.m., it was agreed,—That the Committee now proceed in camera.

At 12:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 10 DÉCEMBRE 1992
(37)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 40, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*président suppléant*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Membres suppléants présents: Terry Clifford remplace Robert A. Corbett et Marcel R. Tremblay remplace Chuck Cook.

Autres députés présents: Joe Comuzzi et Pat Nowlan.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche et David Cuthbertson, consultant.

Témoin: De la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada: Paul Tellier, président-directeur général.

Conformément aux articles 110(1) et 111 du Règlement, le Comité examine une nomination par décret.

Paul Tellier répond aux questions.

À 12 h 10, il est convenu,—Que le Comité déclare le huis clos.

À 12 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, December 10, 1992

• 1039

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): I would like to call the meeting of the transport committee to order.

Before we begin, we have one housekeeping matter. Mr. Manley.

Mr. Manley (Ottawa South): I would like to make the usual motion that the committee be permitted to hear the evidence of witnesses with a minimum of three members present, including at least one member of the opposition.

• 1040

Motion agreed to

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Thank you, Mr. Manley.

We have in front of us Mr. Paul Tellier, President and Chief Executive Officer of Canadian National. *Bienvenue au comité, monsieur Tellier. C'est un plaisir.* I do not know if you have any opening statement or not, Mr. Tellier, but certainly, welcome to the committee.

Mr. Paul Tellier (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railway Company): No, Mr. Chairman, I do not have an opening statement. I just want to say that after two and a half months on the job, I am delighted to have this pleasure of meeting with you and your colleagues to answer any questions that you may have.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Well, we certainly appreciate your coming on such short notice and making yourself available for the questioning, Mr. Tellier.

Mr. Manley, could you start the questioning, please.

Mr. Manley: Mr. Tellier, I would like to welcome you to the committee and thank you for coming today on short notice. Recognizing that you have been in the job only a short time, we would nevertheless like to get from you some indication of your views of where CN is at in terms of its finances and plans for the future.

I would like to point out to you that I think all of the committee members received, at one point or another, a copy of the report of Mr. Lawless dated June 16, 1992. In a letter that he wrote to Mr. Sturgess referring to the session of June 8 and 9, in which he describes the current situation that CN is in and its forecast for the future, he makes a number of statements which, as you know, received a fair amount of media attention at the time. Subsequently as well, he made statements to the effect that the cost base for CN is much too high and that a target operating ratio needs to be set and achieved, which would include a significant reduction in expenses and reductions of 2,000 employees each year.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 10 décembre 1992

Le président suppléant (M. Atkinson): Je déclare ouverte la séance du Comité des transports.

Avant de commencer, nous devons régler une question interne, monsieur Manley.

M. Manley (Ottawa-Sud): J'aimerais présenter la motion habituelle, à savoir que le Comité soit autorisé à entendre les témoignages avec un minimum de trois membres présents, dont au moins un membre de l'Opposition.

La motion est adoptée

Le président suppléant (M. Atkinson): Merci, monsieur Manley.

Nous avons devant nous M. Paul Tellier, président-directeur général du Canadien national. Welcome, Mr. Tellier. It is a pleasure. Monsieur Tellier, je ne sais pas si vous avez ou non une déclaration d'ouverture à faire, mais en tout cas je vous souhaite la bienvenue ici.

M. Paul Tellier (président-directeur général, Canadien national): Non, monsieur le président, je n'ai pas d'exposé d'ouverture. Je tiens simplement à dire qu'après deux mois et demi à mon poste, c'est un grand plaisir pour moi de vous rencontrer avec vos collègues pour répondre à vos questions.

Le président suppléant (M. Atkinson): Eh bien, nous sommes heureux que vous soyez venu à si court préavis, monsieur Tellier, et le fait que vous vous mettiez à notre disposition pour répondre à nos questions.

Monsieur Manley, voudriez-vous commencer à poser des questions.

M. Manley: Monsieur Tellier, je tiens à vous souhaiter la bienvenue devant le comité et à vous remercier d'avoir bien voulu vous déplacer à si court préavis. Nous nous rendons bien compte que vous occupez votre poste depuis peu, mais nous aimerions connaître votre point de vue sur les finances et les projets d'avenir du CN.

Je tiens à vous mentionner que tous les membres du comité ont dû recevoir, à un moment ou à un autre, un exemplaire du rapport de M. Lawless en date du 16 juin 1992. Dans une lettre qu'il a adressée à M. Sturgess, où il fait état de la réunion des 8 et 9 juin, et où il décrit la situation actuelle et les prévisions du CN, il fait des déclarations qui, comme vous le savez, ont beaucoup attiré l'attention des médias à l'époque. Par la suite, il a dit que le coût de base du CN est beaucoup trop élevé et qu'il faut fixer et atteindre un ratio d'exploitation qui comporterait une réduction considérable des dépenses et des coupures annuelles de 2 000 emplois.

[Texte]

I would like you to comment on this and where you see the company going with respect to that. In particular, I want to put it in the context of the report—the corporate plan that was prepared for Parliament in March 1992, which talked about strategic thrusts in revenue growth, investment in people and various financial objectives, but really said nothing to us at all at the time about drastic staff cuts or major cost reductions. The emphasis at that time was entirely on revenue enhancement and employee enhancement.

Mr. Tellier: Mr. Chairman, Mr. Manley, in a nutshell, the situation facing railroads, starting with CN, is quite serious. It is very serious. If you look at any one of the performance indicators, the company is facing very serious challenges. For instance, last year we lost \$40 million. This year we will very likely be losing \$55 million; depending on the last few weeks of this year, it might be slightly higher than that. Our revenues are declining.

The volume is going up in terms of certain commodities, but the downward pressures on the freight rates are such that at best, you are changing four quarters for dollar. A lot has been done over recent years, but perhaps it was just not enough, or not timely; therefore, major initiatives are required if the company is not going to continue to lose money on the rail side. This is true on both sides of the border in terms of both Grand Trunk and Canadian National in Canada. Therefore, the approach will be one of trying to be as aggressive as possible on the revenue side and also on the cost side.

• 1045

On the revenue side, we have to be far more aggressive in developing new businesses. For instance, I'm sure you're aware that the company is getting back into the transportation of beer and so on. We have to think through other possible business opportunities. Waste is another one that should be seriously explored.

We must be far more aggressive in requiring a level playing field in terms of taxation. As a result of work done through the Vancouver round table, we argue that railroads in Canada are overtaxed by about \$225 million as compared with the U.S. Therefore, the level playing field is essential. This is true at the three levels of government: the federal level and, perhaps more important, at the provincial and municipal levels.

Unlike the U.S. railroads, our rights of way are being taxed in this country. We just resolved a major issue with Metro Toronto. Our tax bill in Toronto, if the real market value assessment approach proposed by Metro Toronto had been passed, was going to go up by \$40 million next year. Thank God, this problem has been resolved satisfactorily, but across the land we must do something about taxation.

[Traduction]

J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet et connaître l'orientation prise par la société. En particulier, j'aimerais que cela se fasse dans le contexte du rapport—le plan d'entreprise rédigé pour le Parlement en mars 1992, dans lequel il est question d'orientations stratégiques relatives à la croissance des recettes, aux investissements dans les ressources humaines et à divers objectifs financiers, mais qui en fait ne nous disaient rien du tout à l'époque à propos des coupures draconiennes de personnel ou des importantes réductions des coûts. À ce moment-là, on mettait uniquement l'accent sur l'accroissement des recettes et sur la valorisation des employés.

M. Tellier: Monsieur le président, monsieur Manley, en bref la situation à laquelle sont confrontés les chemins de fer, en commençant par le CN, est assez grave. Elle est très grave. Si vous examinez n'importe quel indicateur de rendement, la société est confrontée à des défis de taille. Par exemple, nos pertes ont atteint 40 millions de dollars l'an dernier. Cette année, elles se chiffrent très vraisemblablement à 55 millions de dollars et, tout dépendant des dernières semaines de cette année, elles pourraient être légèrement supérieures à ce montant. Nos recettes sont en baisse.

Le volume augmente pour ce qui est de certains produits, mais les pressions à la baisse sur les tarifs marchandises sont telles qu'au mieux, c'est bonnet blanc ou blanc bonnet. Beaucoup d'efforts ont été déployés au cours des dernières années, mais ce ne fut peut-être pas suffisant ou pas effectué en temps opportun; par conséquent, il faut lancer des initiatives considérables si l'on ne veut pas que la société continue à subir des pertes dans le secteur ferroviaire. Cela est vrai des deux côtés de la frontière, à la fois pour la société Grand Trunk et pour le Canadien national au Canada. Par conséquent, il faudra essayer d'être aussi dynamique que possible du côté des recettes et aussi du côté des coûts.

Pour ce qui est des recettes, nous devons faire preuve d'un plus grand dynamisme pour trouver de nouveaux débouchés. Par exemple, vous savez, j'en suis persuadé, que la société revient au transport de la bière et d'autres produits. Nous devons envisager d'autres débouchés possibles. Les déchets constituent un autre secteur qu'il faudrait explorer sérieusement.

Nous devons exiger avec beaucoup plus de fermeté des règles du jeu équitables en matière de fiscalité. Suite aux travaux réalisés lors de la table ronde de Vancouver, nous affirmons que les chemins de fer sont surtaxés au Canada d'environ 225 millions de dollars, comparativement aux États-Unis. Par conséquent, il est primordial d'avoir des règles du jeu équitables. Cela vaut aux trois paliers de gouvernement: au niveau fédéral et, élément peut-être encore plus important, aux niveaux provincial et municipal.

À la différence des chemins de fer américains, nos emprises sont taxées au Canada. Nous venons tout juste de résoudre un problème grave avec les autorités du Toronto Métropolitain. Si la formule d'évaluation de la valeur marchande réelle proposée par les autorités du Toronto Métropolitain avait été adoptée, notre facture fiscale aurait grimpé de 40 millions de dollars l'an prochain à Toronto. Dieu merci, ce problème a été résolu à notre satisfaction, mais il faut faire quelque chose en matière de fiscalité à l'échelle du pays.

[Text]

We also must do something about deregulation. Before this committee and elsewhere, we have argued that there should be further deregulation so that when the time comes to abandon some line it will be possible to do so faster, again in order to improve the bottom line.

On the cost side, we must further rationalize the network. We have to ask ourselves whether the rail configuration as it exists today is viable. Many people have very serious doubts about whether the current configuration is viable east of Winnipeg.

Then we must do something, as you mentioned, with regard to the labour force. It's not that the labour force isn't productive—we have increased our productivity by 47% over the last five years—but it represents over 50% of our operating costs. The payroll and the benefits that go with the payroll basically represent in excess of 50% of our costs.

We must do something because, as you have indicated yourself in your question, our operating ratio is up to 97%. Most of the U.S. railroads are at around 85%. In other words, they only require 85¢ of expenditures to collect \$1 of revenue while we require expenditures of 97¢. When we add to that our interest charges, which are about \$200 million this year, there's no way that we, on the rail side, can turn a profit unless we address this employment situation very seriously.

Mr. Manley: I would like you to expand on that, in particular with respect to the employment situation. Can you tell us clearly how many jobs you anticipate being eliminated, and over what timetable? Do you have any sense of where they're located? What process will be followed? Will it be by attrition? And to what extent will there be direct lay-offs? What kind of relocation or resettlement assistance is the company going to offer to employees? Finally, what negotiations have you conducted with their union representatives with respect to what may happen?

Mr. Tellier: First of all, no firm, final decision has been taken on the reduction of our labour force. What's being contemplated is 11,000 positions, with roughly 10,000 in Canada and 1,000 south of the border in the Grand Trunk system.

Keeping in mind the operational requirements and so on, such a reduction could take three years to implement. I suppose the most one could do in year one would be about 3,000, and the balance would be spread over the successive two years. We would do our very best to reduce employment proportionately in every region of the country, and representations have already been made in view of these stories that have been published by some provincial politicians—for instance, one premier—and so on.

[Translation]

Il faut également agir à propos de la déréglementation. Devant votre comité et ailleurs, nous avons soutenu qu'il faudrait poursuivre encore davantage la déréglementation afin que, une fois venu le temps d'abandonner certaines lignes, il soit possible de le faire plus rapidement, encore une fois pour améliorer les résultats financiers.

Du côté des coûts, nous devons poursuivre la rationalisation du réseau. Nous devons nous demander si la configuration actuelle du réseau ferroviaire est viable. Bon nombre de gens se demandent très sérieusement si la configuration actuelle est viable à l'Est de Winnipeg.

Ensuite, nous devons faire quelque chose, comme vous l'avez mentionné, à propos de la main-d'oeuvre. Ce n'est pas que la main-d'oeuvre ne soit pas productive—nous avons augmenté notre productivité de 47 p. 100 au cours des cinq dernières années—mais elle représente plus de 50 p. 100 de nos coûts d'exploitation. Les salaires et les avantages sociaux qui y sont associés représentent essentiellement plus de la moitié de nos coûts.

Nous devons faire quelque chose, car notre ratio d'exploitation, comme vous l'avez mentionné vous-même dans votre question, a grimpé à 97 p. 100. La plupart des entreprises ferroviaires américaines tournent autour de 85 p. 100. Autrement dit, elles n'ont besoin de dépenser que 85 cents pour récolter un dollar alors que nous devons en dépenser 97. Lorsque nous ajoutons cela à nos frais d'intérêt, qui atteignent environ 200 millions de dollars cette année, il est impossible d'obtenir un bénéfice, dans le secteur ferroviaire, à moins de s'attaquer très sérieusement à cette situation de l'emploi.

M. Manley: J'aimerais que vous poursuiviez sur cette voie, surtout en ce qui a trait à la situation de l'emploi. Pouvez-vous nous dire clairement combien d'emplois vous avez l'intention de supprimer, et selon quel échéancier? Avez-vous une idée des villes qui seraient touchées? Quel processus suivra-t-on? S'agira-t-il d'attrition? Et dans quelle mesure y aura-t-il des licenciements directs? Quel genre d'aide à la réinstallation la société offrira-t-elle aux employés? Enfin, quelles négociations se sont déroulées avec les représentants syndicaux à propos de ce qui se prépare?

M. Tellier: D'abord, aucune décision ferme et définitive n'a été prise quant à la réduction de nos effectifs. Ce que nous envisageons, c'est 11 000 postes, environ 10 000 au Canada et 1 000 aux États-Unis dans le réseau Grand Trunk.

Vu les exigences d'ordre opérationnel et autre, une telle réduction pourrait s'échelonner sur trois ans. Je suppose que le maximum que l'on pourrait réaliser au cours de la première année, ce serait une réduction d'environ 3 000 postes, le reste étant réparti au cours des deux années suivantes. Nous ferions de notre mieux pour réduire les emplois proportionnellement dans chaque région du pays, et des représentations ont déjà été faites à la lumière des articles qui ont été publiés par certains politiciens provinciaux—par exemple un premier ministre—et d'autres personnes.

[Texte]

[Traduction]

• 1050

What I have said on these occasions is that we will do our best to see that these cuts take place in a regionally balanced fashion. If we take x number of jobs out of Manitoba or New Brunswick, we will try to maintain a similar proportion so that there is regional equity in the way we do it.

In terms of separation costs, roughly 90% of the employees who would be affected, as you know, are covered by provisions of employment security, and therefore they will have the choice to remain and to continue to receive pay cheques from CN, even if their position is declared redundant, under certain conditions. For instance, they have to be ready to accept employment anywhere within the region where they are, and of course they have to be available to report to work when asked to do so. But the very large majority of these people are fully covered by employment security.

If an employee prefers to accept a buy-out or a termination benefits package, we are proceeding on the assumption that it would cost us, on the average, about \$80,000 to proceed with each one of these termination packages.

So I can assure you and the members of this committee that these people will be treated as fairly as possible, and this has been the case over recent years. Again, I want to emphasize that a lot has been done to turn CN into a more profitable concern over recent years, but it was not enough.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Tellier, I too want to thank you not only for appearing before the committee but for appearing on such short notice. We do appreciate that response.

You mentioned in your comments to Mr. Manley—I did not get the exact wording down, but you suggested that everything east of Winnipeg is going to have to be looked at and there may be some rationalization. Now, until you made those comments it had been everything east of Thunder Bay, in terms of what the media speculation was. So obviously I want to pursue that a little bit.

Mr. Manley: That was for your benefit, Iain.

Mr. Angus: Thank you. Are you suggesting that over time there will be a single rail operation east of Winnipeg; in other words, in one section it may be CN, in another section it may be CP, as has been suggested for east of Thunder Bay?

Mr. Tellier: Mr. Angus, I do not know. The only thing that is clear at this point in time is that the farther east you are, the more the two major railroads are losing money. When you move westward, this is less true. Preliminary discussions with CP have led us to believe that we should examine together very closely what the best rail configuration is.

You have to start somewhere, and the inclination is to start east of Winnipeg, and not to examine at this point in time the rail configuration in the west. As you know, for instance, under the WGTA there is a freeze on line

Ce que j'ai alors déclaré, c'est que nous ferons tout notre possible pour que ces réductions d'effectifs s'effectuent selon un certain équilibre régional. Si nous supprimons x nombre d'emplois au Manitoba ou au Nouveau-Brunswick, nous essaierons de maintenir la même proportion afin que nos mesures donnent lieu à une égalité régionale.

Pour ce qui est des indemnités de départ, comme vous le savez, environ 90 p. 100 des employés qui seraient touchés sont couverts par des clauses de sécurité d'emploi et auraient donc le choix de rester et de continuer à recevoir leur chèque de paie du CN, même si leur poste est déclaré superflu, dans certaines conditions. Par exemple, ils devront être prêts à accepter un emploi n'importe où dans la région où ils se trouvent et, bien sûr, se présenter au travail sur demande. Mais la très grande majorité de ces employés sont pleinement couverts par la sécurité d'emploi.

Si un employé préfère accepter un versement forfaitaire pour départ volontaire ou une offre de cessation d'emploi, nous nous baserons sur l'hypothèse qu'il nous en coûterait, en moyenne, 80 000\$ environ pour faire chacune de ces offres.

Je peux donc assurer tous les membres du Comité que ces gens seront traités de façon aussi équitable que possible, et ce fut le cas au cours des dernières années. Je tiens à répéter que beaucoup d'efforts ont été déployés pour faire du CN une entreprise plus rentable au cours des dernières années, mais cela n'a pas été suffisant.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Tellier, je tiens également à vous remercier non seulement pour avoir accepté de comparaître devant le Comité, mais aussi pour l'avoir fait à si court préavis. Nous apprécions beaucoup votre coopération.

Dans vos commentaires adressés à M. Manley, vous avez mentionné—je ne me rappelle plus du libellé exact, mais vous avez laissé entendre qu'il faudrait étudier toutes les voies situées à l'Est de Winnipeg et qu'il pourrait y avoir des mesures de rationalisation. Jusqu'à ce que vous fassiez ces commentaires, les médias disaient que c'était tout ce qui était à l'Est de Thunder Bay. Il est évident que je tiens donc à pousser la discussion un peu plus loin.

M. Manley: C'était à votre intention, Iain.

M. Angus: Merci. Sous-entendez-vous qu'avez le temps, il ne restera qu'une seule voie ferrée en exploitation à l'Est de Winnipeg; autrement dit, sur un tronçon, ce pourrait être le CN, et sur un autre, ce pourrait être le CP, tel qu'on l'a suggéré pour ce qui est à l'Est de Thunder Bay?

M. Tellier: Monsieur Angus, je ne sais pas. La seule chose qui est claire à l'heure actuelle, c'est que plus vous allez vers l'Est, plus les deux principales sociétés ferroviaires subissent des pertes. Vers l'Ouest, c'est moins vrai. Des discussions préliminaires avec des représentants du CP nous incitent à croire que nous devrions examiner ensemble de très près quelle serait la meilleure configuration du réseau ferroviaire.

Il faut commencer quelque part, et nous sommes tentés de commencer à l'Est de Winnipeg et de ne pas étudier à l'heure actuelle la configuration du réseau ferroviaire dans l'Ouest. Comme vous le savez, en vertu de la Loi sur le

[Text]

abandonment until the year 2000 in the west. Therefore, I don't know what would be the best configuration, whether the main CP line should remain the main core route with branch lines or secondary lines operated either by us or CP. I cannot tell at this point in time. This is one of the things that will have to be studied.

• 1055

Mr. Angus: Does CN have any plans or are you looking specifically at any main line abandonments east of Winnipeg at this point in time?

Mr. Tellier: In Atlantic Canada, as you know, there are two main lines that CN is operating, and obviously we will have to examine which one of these two should be kept or to what extent the other one should be modified, either through abandonment or turn to a short line operator or what have you. So yes, CN is examining this because at this point in time, if you look at any map of rail configuration in the east, there is a fair amount of duplication in light of the density of the traffic.

Mr. Angus: In terms of the Winnipeg to Thunder Bay section, in your examination with CP, one of the elements you would be looking at is the need to guarantee security of supply, because as you know, we have had fairly often in the last year or so a number of wash-outs or derailments in northwestern Ontario that have necessitated rerouting CN onto CP or vice versa.

Is it not strategically important that we maintain at least two lines from Thunder Bay to Winnipeg for grain, potash, coal, so that we are not in a position of having to divert through the United States for domestic uses?

Mr. Tellier: You are perfectly right. This is one of the factors that will have to be taken into account: the whole question of security of supply and the need in certain places in the country to have that double tracking.

Mr. Angus: In theory, this meeting this morning is not really to examine CN but to examine you as the appointee of the Government of Canada. So let me turn to that very briefly.

You have been appointed by the single shareholder, the Government of Canada. My question is, who are you going to be loyal to, that shareholder, the railroad you are now in charge of, or the people of Canada whom you must serve?

Mr. Tellier: I would say all of the above. I think that as the CEO, in law I am accountable to the board of directors, but of course, any CEO has to take into account the interests of the shareholder. This is why, as you know, in law we have to submit every year, first to the shareholder, a five-year business plan, which five-year business plan, as Mr. Manley referred to a few minutes ago, is tabled in Parliament at one point in time and so on. So in my mind there is no

[Translation]

transport du grain de l'Ouest, par exemple, il y a un gel des abandons de lignes ferroviaires jusqu'en l'an 2000 dans l'Ouest. Par conséquent, je ne sais pas quelle serait la meilleure configuration, si la ligne principale du CP devrait demeurer le principal itinéraire avec des embranchements ou des lignes secondaires exploités soit par nous, soit par le CP. Je ne peux pas vous le dire à l'heure actuelle. C'est une des choses qu'il faudra étudier.

M. Angus: À l'heure actuelle, le CN a-t-il des plans ou envisagez-vous plus précisément d'abandonner des lignes principales à l'Est de Winnipeg?

M. Tellier: Dans les Maritimes, comme vous le savez, le CN exploite deux lignes principales, et il est évident que nous devons examiner laquelle de ces deux lignes devrait être maintenue et dans quelle mesure il faudrait modifier l'autre, soit en l'abandonnant, soit en la confiant à un exploitant ferroviaire sur courte distance ou à quelqu'un d'autre. Alors oui, le CN est en train d'étudier la situation car, à l'heure actuelle, si vous regardez une carte du réseau ferroviaire dans l'Est, beaucoup de lignes font double emploi, vu la densité du trafic ferroviaire.

M. Angus: Pour ce qui est du tronçon entre Winnipeg et Thunder Bay, lorsque vous examinerez la situation avec le CP, l'un des éléments que vous devriez étudier est la nécessité de garantir la sécurité des approvisionnements. Comme vous le savez, nous avons assisté assez souvent au cours des dernières années à des éboulements dus à l'érosion ou à des déraillements dans le nord-ouest de l'Ontario, lesquels ont obligé les responsables à détourner des convois du CN sur des voies du CP, ou inversement.

N'est-il pas important sur le plan stratégique de maintenir au moins deux lignes de Thunder Bay à Winnipeg pour les céréales, la potasse et le charbon, afin de ne pas avoir à détourner des convois par les États-Unis à destination du Canada?

M. Tellier: Vous avez parfaitement raison. C'est l'un des facteurs dont il faudra tenir compte: toute la question de la sécurité des approvisionnements et la nécessité d'avoir un doublement de voies dans certaines régions du pays.

M. Angus: En théorie, la séance de ce matin n'a pas vraiment pour objet d'examiner le CN, mais plutôt votre position en tant que personne nommée par le gouvernement du Canada. Permettez-moi d'aborder très brièvement cette question.

Vous avez été nommé par l'actionnaire unique, à savoir le gouvernement du Canada. La question que je vous pose consiste à savoir envers qui vous serez loyal: envers cet actionnaire, la société ferroviaire dont vous êtes actuellement chargé, ou envers les habitants du Canada que vous devez servir?

M. Tellier: Envers tout ce monde. En tant que chef de la direction, je suis obligé par la loi à rendre des comptes au conseil d'administration, mais il est évident que tout chef de la direction doit tenir compte des intérêts de l'actionnaire. C'est la raison pour laquelle, comme vous le savez, la loi nous oblige à présenter chaque année, en premier lieu à l'actionnaire, un plan d'entreprise quinquennal qui, comme l'a mentionné M. Manley il y a quelques minutes, est déposé

[Texte]

contradiction in being accountable to the board of directors as the chief executive officer and being very much aware of the fact that the Government of Canada is the shareholder of CN.

Mr. Angus: Is it fair to say—and I think of some of your remarks earlier today and in a speech to the Toronto Railway Club on December 4—that you are quite prepared to go head to head with the government of the day if you disagree with taxation policies as it relates to railroads, changes to the NTA perhaps? Is that a fair assumption, Mr. Tellier?

Mr. Tellier: Yes, it is a fair assumption. I think it is my responsibility to make sure that the profitability of CN prevails, taking into account, of course, many other priorities, such as safety and so on. Therefore, if we have a good case to argue with any level of government—that for instance, we are overtaxed or overregulated—whoever is forming the government of the day, I feel it is my responsibility to do just that, to argue the case.

Mr. Angus: Mr. Manley raised the question of the 10,000 job cuts. A letter that was obtained by my colleague Bill Blaikie and released by him and me this past year outlined some of those. When you arrived on the scene, were you presented with a *fait accompli* by your predecessor, or did you in fact make the decision to move forward with these cuts, or did the board make it on your recommendation?

• 1100

Mr. Tellier: No, I was not presented with a *fait accompli*. As a matter of fact, I got there a few days early in order to take into account the schedule for the submission of the five-year business plan. That business plan, of course, was in the making, and I got there a few days early in order to make sure I would be comfortable with it. As a result of the arrival of a new CEO, the business plan was modified very significantly.

I would suggest that the basic difference in the business plan for the next five years, which you will see tabled in Parliament in due course, is that it is more than a financial plan; it is an attempt to work on the revenue side as much as the cost side of the ledger.

Mr. Angus: In the analysis of the proposed cuts, did CN conduct a separate safety audit to determine what the impact of those cuts would be on safety for the workers, the products that the company carries, and adjoining land uses and, therefore, people uses?

Mr. Tellier: I can assure you, Mr. Angus, yes, that right from the outset this has been a major preoccupation. As a matter of fact, the very first formal presentation I got after my arrival at CN was a briefing by the senior VP of Operations with the head of our safety department. When we reviewed the capital budget for the next year and so on, that was one of the first questions I asked. To what extent, for instance, by reducing capital expenditures do we risk

[Traduction]

au Parlement à une certaine date. Dans mon esprit, il n'y a donc aucune contradiction pour moi à devoir rendre des comptes au conseil d'administration, en ma qualité de chef de la direction, tout en étant parfaitement conscient du fait que le gouvernement du Canada est l'actionnaire du CN.

M. Angus: Est-il juste de dire—et je songe à certaines de vos remarques entendues plus tôt aujourd'hui et à un discours que vous avez prononcé devant le Toronto Railway Club le 4 décembre—que vous êtes tout à fait disposé à affronter le gouvernement au pouvoir si vous êtes en désaccord avec les politiques fiscales ayant trait aux chemins de fer, et peut-être aussi avec modifications de la Loi sur les transports nationaux? Monsieur Tellier, s'agit-il d'une hypothèse plausible?

M. Tellier: Oui, c'est une hypothèse plausible. Je crois qu'il est de mon devoir de m'assurer que la rentabilité du CN vient en tête des priorités, compte tenu bien sûr des nombreuses autres priorités, notamment de la sécurité. Par conséquent, si nous avons un bon dossier à défendre devant n'importe quel palier de gouvernement—par exemple, que nous sommes surtaxés ou surréglementés—quel que soit le gouvernement au pouvoir, je pense qu'il est de mon devoir de le faire, de défendre le dossier.

M. Angus: M. Manley a soulevé la question de la suppression des 10 000 emplois. Une lettre qu'a obtenue mon collègue Bill Blaikie et que nous avons publiée conjointement l'an dernier faisait état de certaines de ces coupures. Lorsque vous êtes entré en scène, avez-vous été mis devant un fait accompli par votre prédécesseur ou avez-vous, en fait, pris la décision de poursuivre ses réductions d'effectifs, ou bien est-ce le conseil d'administration qui a pris les décisions sur votre recommandation?

M. Tellier: Non, je n'ai pas été mis devant un fait accompli. En réalité, je suis arrivé dans l'entreprise avec quelques jours d'avance afin de tenir compte de l'échéancier pour la présentation de notre plan quinquennal. Il est évident que ce plan était en préparation, et je suis arrivé quelques jours plus tôt afin de m'assurer qu'il ne me mettrait pas dans une situation gênante. Le plan d'entreprise a été modifié considérablement suite à l'arrivée d'un nouveau président-directeur général.

Selon moi, la principale différence dans le plan d'entreprise préparé pour les cinq prochaines années, qui sera déposé devant le Parlement en temps opportun, c'est que c'est plus qu'un plan financier; c'est une tentative pour agir côté recettes autant que côté coûts.

M. Angus: Lors de l'analyse des réductions proposées, le CN a-t-il effectué une vérification distincte de la sécurité pour déterminer l'incidence possible de ces suppressions de postes sur la sécurité des travailleurs, sur les produits offerts par la compagnie, sur l'utilisation des terres avoisinantes et, par conséquent, sur les utilisations par la population?

M. Tellier: Monsieur Angus, je puis vous assurer qu'effectivement, ceci a constitué dès le départ une importante préoccupation. En réalité, le premier exposé officiel qui m'a été fait après mon arrivée au CN a été une séance d'information par le vice-président principal des Opérations et le chef de notre service de la sécurité. C'est une des premières questions que j'ai posées lorsque nous avons examiné le budget d'investissement pour l'année

[Text]

increasing or worsening the safety factor? I have been reassured on that count.

As you know, two years ago CN was declared the safest railroad in North America. Last year we fell to third or fourth place, but hopefully this year again we will be right there at the top. So it is a constant, daily preoccupation. The CEO and the COO both receive a daily report of all incidents or accidents and so on. So it is very much uppermost in our minds.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Thank you, Mr. Tellier, for joining us here at the transport committee. I hope this is an opportunity we will have again in the course of the next years.

Although I do not agree, there has been some suggestion lately, certainly some talk, by some who have said that there is not room in Canada in the commercial aviation industry for two national carriers. Is there room for two national railways? You spoke to Mr. Angus moments ago about rail configuration. You spoke about the need for further deregulation to improve your bottom line. I understand that both railways have to cut their costs and their networks. Are you in favour of joint track-sharing agreements in certain regions of the country in order to rationalize and consolidate in the most efficient and cost-effective manner? Are negotiations going on between you and CP concerning this approach?

Mr. Tellier: Mr. Richardson, in certain parts of the country our evaluation is that, given the current cost structure and given the current configuration of the rail network, no two railroads in certain parts of the country can compete and both be viable.

In Atlantic Canada, for instance, last year—and I am speaking from memory—if my memory serves me well, CN had about \$250 million worth of business and we lost something like \$123 million. CP, which, as you know, has just asked for abandonment of their line from the Quebec border to Saint John, again had a significant loss. Therefore, surely east of Montreal, unless something is done. . . And I don't think that reducing employment and increasing productivity alone would be good enough.

In the Great Lakes region—i.e., around Toronto and in Ontario in general—year in and year out, it's more or less a break-even situation as far as CN operations are concerned. We lose \$30 or \$40 million, we make \$10 or \$15 million, and so on.

[Translation]

prochaine et les suivantes. Par exemple, dans quelle mesure risquons-nous d'accroître ou de lui nuire en réduisant les dépenses d'investissements? J'ai été rassuré à ce sujet.

Comme vous le savez, le CN a été proclamé, il y a deux ans, société ferroviaire la plus sûre d'Amérique du Nord. L'an dernier, nous avons reculé à la troisième ou quatrième place, mais j'espère que cette année encore nous occuperons la première place. Il s'agit donc d'une préoccupation constante et quotidienne. Le chef de la direction et le chef de l'exploitation reçoivent tous deux un rapport quotidien de tous les accidents ou incidents. C'est donc une préoccupation très présente dans nos esprits.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Merci, monsieur Tellier, de votre présence parmi nous. J'espère que cette occasion se reproduira au cours des prochaines années.

Même si je ne suis pas d'accord, on a laissé entendre dernièrement, il en a, en tout cas, été question, qu'il n'y a pas de place au Canada pour deux transporteurs nationaux dans l'aviation commerciale. Y a-t-il de la place pour deux transporteurs ferroviaires nationaux? Il y a quelques instants, vous avez parlé à M. Angus de la configuration du réseau ferroviaire. Vous avez parlé de la nécessité d'accroître la déréglementation pour améliorer les résultats financiers. Je crois comprendre que les deux sociétés ferroviaires doivent réduire leurs coûts et leurs réseaux. Êtes-vous favorable à des ententes de partage de lignes conjointes dans certaines régions du pays dans le but de rationaliser et de consolider le réseau de la façon la plus efficace et la plus rentable possible? Y a-t-il des négociations en cours entre le CN et le CP à ce propos?

M. Tellier: Monsieur Richardson, nous estimons qu'en raison de la structure actuelle des coûts et de la configuration présente du réseau ferroviaire, deux sociétés ferroviaires ne peuvent pas entrer en concurrence dans certaines régions du pays et être toutes les deux viables.

Par exemple, dans les Maritimes, l'an dernier, si je me souviens bien, le CN a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 250 millions de dollars et enregistré des pertes de près de 123 millions. Le CP qui, comme vous le savez, vient tout juste de demander d'abandonner sa ligne de la frontière du Québec à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, a encore une fois connu des pertes importantes. Par conséquent, il est certain qu'à l'Est de Montréal, à moins que l'on fasse quelque chose. . . Et je ne pense pas qu'il suffirait de réduire les emplois et d'accroître la productivité.

Dans la région des Grands Lacs—c'est-à-dire aux environs de Toronto et en Ontario en général—, bon an mal an, on atteint à peu près le seuil de rentabilité pour ce qui est des opérations du CN. Nous perdons 30 ou 40 millions de dollars, nous gagnons 10 ou 15 millions de dollars, etc.

[Texte]

So keeping in mind that, for CN close to 70% of our revenues come from western Canada, if you're going to maintain the two networks, with their current cost structure and so on, I don't think this is viable. That is why it is not only essential but very urgent for us, the two companies, to try to put our act together and make some recommendations to the regulator and the shareholders to see what can be done.

Mr. Richardson: Let's turn for a moment to the area from which you receive 70% of your revenues: western Canada. Do you think the Crow rate benefits should continue to be paid to the railways? If the method of payment was changed to pay the producer, what kind of impact would that have on CN's ability to compete for export grain?

Mr. Tellier: I was just going to focus only on the second part of your question, Mr. Richardson. I don't know whether the methods of payment under the WGTA should be changed or not, and you are very much aware, as I am, that there are two bodies of opinion on this.

When I was briefed by the task force on the work that was being done in this regard, the first question I asked was what the impact on CN's bottom line would be if the method of payment was changed. I was told by our grain unit business manager, Sandy Mielitz, that such a change would have very limited impact, at least in the short term, which is defined as the next five years. Therefore, whatever the government decides with the producer and the producing provinces should not affect our bottom line.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, I have a final question on behalf of constituents, who write to me more often about individual incidents rather than the big numbers we've been talking about.

This question relates to the alarming number of Canadians who are killed or injured at level crossings each year. Several such incidents happened in Alberta. One is too many, of course, but we had too many deaths in Alberta last year as a result of level crossings. What's CN doing to make level crossings safer or as safe as possible?

Mr. Tellier: Mr. Chairman, we are doing as much as we can. As you know, we heard good news in the statement from the Minister of Finance last week because, as we understand it, there will be additional new money to do something about grade separation and so on. The work's very costly, and we are doing as much as we can within the means of our capital budget. Again, my understanding is that approximately \$90 million will be earmarked for that purpose. If that is the case, we'll take advantage of the funding as quickly as we can.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Welcome, Mr. Tellier. I want to ask you a question concerning the prairie grain-gathering branch-line system, which appears to be doomed with the application of railway

[Traduction]

Si l'on tient compte de cela, pour le CN, près de 70 p. 100 des recettes proviennent de l'Ouest du Canada; je ne pense pas qu'il soit donc viable de vouloir maintenir les deux réseaux, vu leur structure actuelle des coûts, etc. C'est la raison pour laquelle il est non seulement indispensable mais extrêmement urgent pour les deux sociétés d'essayer de nous organiser et de faire des recommandations au législateur et aux actionnaires pour voir ce que l'on peut faire.

M. Richardson: Tournons-nous quelques instants vers la région d'où proviennent 70 p. 100 de vos recettes: l'Ouest du Canada. Pensez-vous que les profits du tarif du pas du Nid-de-Corbeau devraient continuer à être versés aux sociétés ferroviaires? Si le mode de paiement était modifié en vue de payer le producteur, quel genre de répercussions cette mesure aurait-elle sur la capacité concurrentielle du CN pour l'exportation des céréales?

M. Tellier: Monsieur Richardson, j'allais me concentrer uniquement sur la deuxième partie de votre question. Je ne sais pas si les modes de paiement en vertu de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest devraient être modifiés ou non, et vous avez parfaitement conscience, tout comme moi, du fait qu'il y a deux courants d'opinion en la matière.

Lorsque le groupe de travail m'a informé des travaux en cours à cet égard, la première question que j'ai posée portait sur les répercussions éventuelles d'une modification du mode de paiement sur les résultats financiers du CN. Le gestionnaire du secteur des céréales, Sandy Mielitz, m'a répondu qu'une telle modification aurait des répercussions très limitées, tout au moins à court terme, ce qui veut dire au cours des cinq prochaines années. Par conséquent, quelle que soit la décision du gouvernement concernant le producteur et les provinces productrices, cela ne devrait pas influencer nos résultats financiers.

M. Richardson: Monsieur le président, j'ai une dernière question au nom de certains électeurs qui m'écrivent pour me parler d'incidents divers plutôt que des gros chiffres dont nous avons parlé.

Cette question a trait au nombre alarmant de Canadiens qui sont tués ou blessés chaque année à des passages à niveau. Plusieurs accidents du genre ont eu lieu en Alberta. Il est évident qu'un seul accident est un accident de trop, et que nous avons eu beaucoup trop de décès en Alberta l'an dernier à cause des passages à niveau. Que fait le CN pour rendre ces derniers plus sécuritaires ou aussi sécuritaires que possible?

M. Tellier: Monsieur le président, nous faisons tout ce que nous pouvons. Comme vous le savez, nous avons appris de bonnes nouvelles dans le discours du ministre des Finances la semaine dernière car, si nous avons bien compris, des fonds supplémentaires seront affectés à la construction de «sauts-dé-mouton». Les travaux coûtent très cher, et nous faisons tout ce que nous pouvons avec les limites de notre budget d'investissement. Une fois encore, je crois comprendre qu'un montant d'environ 90 millions de dollars sera affecté à cet effet. Si tel est le cas, nous le mettrons à profit le plus rapidement possible.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Bienvenue, monsieur Tellier. J'aimerais vous poser une question à propos du réseau d'embranchements pour le ramassage de céréales dans les Prairies, qui semble être

[Text]

costs. In your opinion, how far away are we from the scenario in which there are perhaps two main lines that will run across the prairies and all the grain will have to arrive either by truck or by some form of independently operated lines, perhaps farmer-owned or producer-owned short lines.

• 1110

Mr. Tellier: I don't know. It's very hard to tell. It's related, at least indirectly, to what the government decides in terms of payment of subsidies for the movement of grain and what have you.

Mr. Wilson: I assume there must be studies the railways have done in this vein, and that you've looked at them. It seems, certainly from a producer point of view on the prairies, that there are overwhelming costs associated with the operation of these lines. Would you agree that the operation of these lines could be done by an independent operator for much less money?

Mr. Tellier: Yes, I would completely agree with you.

Mr. Wilson: Do you have any notion as to the differential? You must have some information on the relative costs of operation for a typical prairie branch line presently being operated by the railway as compared to if it was operated by a short line operator.

Mr. Tellier: The difference between the operating cost of a short line and a line being operated by us could be as great as 50%. If we look at the estimates on the Truro-Sydney line or the Goderich-Exeter line in Ontario, for example, there are some great savings to be made. So your point that this is a very heavy burden and there could be better ways to carry that freight is very well taken.

Mr. Wilson: Dare I ask about Churchill? I wonder if you'd like to comment on the future of Churchill.

Mr. Tellier: It's difficult to predict the future of the Churchill line. This is an expensive line to maintain because of the shortness of the shipping season. My understanding is that today, in the short term, the line is in reasonable condition, but some years down the road some significant capital expenditures would have to be made to maintain that line and to improve its capacity to carry 100-tonne cars, for instance.

I'm very much aware that this is a very sensitive issue, but strictly from a bottom-line perspective, it's a very expensive operation at this point in time. That's all I can say.

Mr. Manley: I just have one last question before we finish this five-minute round with one of my colleagues. Mr. Tellier, I'll be very direct. I think that's the best way. We have the Lawless memo and we have your comments this morning concerning the restructuring, the costs and so on. The Lawless memo complains about the lack of capital spending in relation to other railways. Is it possible that you may be contemplating asking the government to privatize CN in order to improve your capital situation?

[Translation]

condamné à cause des coûts de transport ferroviaire. À votre avis, sommes-nous loin du scénario selon lequel il restera peut-être deux lignes principales qui traverseront les Prairies, toutes les céréales devant arriver par camion ou par des lignes secondaires exploitées de façon indépendante, peut-être des voies sur courte distance appartenant à des agriculteurs ou des producteurs?

M. Tellier: Je ne sais pas. C'est très difficile à dire. Il existe un lien, tout au moins indirect, avec la décision du gouvernement relative au paiement des subventions pour le transport des céréales et d'autres produits.

M. Wilson: Je suppose que les sociétés ferroviaires ont dû réaliser des études en ce domaine et que vous en avez pris connaissance. Il semble, assurément du point de vue des producteurs des Prairies, que l'exploitation de ces lignes entraîne des coûts faramineux. Convenez-vous que l'exploitation de ces lignes coûterait beaucoup moins si elle était laissée à un exploitant indépendant?

M. Tellier: Oui, je suis tout à fait de votre avis.

M. Wilson: Avez-vous une idée de l'écart? Vous devez posséder des renseignements sur les coûts d'exploitation relatifs d'un embranchement typique dans les Prairies actuellement exploité par les sociétés ferroviaires, comparativement à son coût d'exploitation par un exploitant de lignes sur courte distance.

M. Tellier: L'écart entre le coût d'exploitation d'une petite ligne et celui d'une ligne exploitée par nous pourrait atteindre 50 p. 100. Si nous regardons les devis préparés pour la ligne Truro-Sydney ou encore la ligne Goderich-Exeter en Ontario, par exemple, on peut réaliser des économies considérables. Vous avez donc tout à fait raison de dire qu'il s'agit d'un fardeau très lourd et qu'il y aurait de meilleures façons de transporter ces marchandises.

M. Wilson: Oserais-je poser une question à propos de Churchill? Je me demande si vous accepteriez de faire un commentaire sur l'avenir de Churchill.

M. Tellier: Il est difficile de prévoir l'avenir de la ligne de Churchill. Il s'agit d'une ligne coûteuse à entretenir en raison de la brièveté de la saison d'expédition. Je crois savoir qu'à l'heure actuelle, à court terme, la ligne est en assez bon état, mais que, d'ici quelques années, il faudra dépenser de grosses sommes pour entretenir cette ligne et améliorer sa capacité en vue de supporter des wagons de 100 tonnes, par exemple.

Je sais bien qu'il s'agit d'une question très délicate, mais strictement dans une perspective de rentabilité, il s'agit d'une exploitation très coûteuse à l'heure actuelle. C'est tout ce que je peux dire.

M. Manley: J'aimerais simplement poser une dernière question avant que nous achevions ce tour de cinq minutes avec l'un de mes collègues. Monsieur Tellier, je serai très franc. Je pense que c'est la meilleure façon d'agir. Nous avons le rapport Lawless et maintenant vos commentaires concernant la restructuration, les coûts, etc. Dans le rapport Lawless, on se plaint du manque d'investissements par rapport à d'autres sociétés ferroviaires. Songez-vous à demander au gouvernement de privatiser le CN afin d'améliorer votre situation en matière de capitaux?

[Texte]

Mr. Tellier: Well, that's not in the cards, surely not at this point in time. If the shareholder was going to ask me this morning for my best considered advice on whether CN could be privatized, I would say that given our current balance sheet I suppose one could always dispose of the assets in a fire sale. But I do not think one could privatize CN at this point in time, given our cost structure and given the challenges that are facing us.

• 1115

So this would be my reply, and as a newly appointed CEO, I surely do not have a mandate to privatize CN at this point in time.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Welcome, Mr. Tellier.

I have three questions, Mr. Chairman. I hope I can get them in.

First, there is a hypothetical question about a chief executive officer who runs a very large corporation. One of the subsidiaries is losing vast amounts of money and they decide to sell that subsidiary. Within that subsidiary are 2,500 employees with up to 15 years of seniority and some as high as 40 years of seniority, but the seniority generally ranges within that 15-year and 25-to 35-year bracket. They are told by your company that the future looks much brighter if they move over to the new company rather than staying with this particular division, which is losing money. As a result of that, the employees rely on the company's word and go on with the new company.

Within 15 months the new company that buys out this huge subsidiary from your company, declares bankruptcy for \$80 million. It is found, after substantial criminal investigation, that charges are warranted and they go through the preliminary hearing. They find out that there is a trial set for those who bought the company, involving a multimillion-dollar fraud. As a result of that—because of that fraud on behalf of the new owners—those 2,400 employees have lost all their benefits, the people who transferred from this company of yours. They do not have any pension plan; any of the benefits that they received through the negotiated process of their union agreement are denied, because of the bankruptcy and the insolvency and many other personal problems.

I am wondering, Mr. Tellier, if you were the chief executive officer of that company during that period, what you would feel your responsibility would be to those 2,400 employees?

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): I had forgotten how much I missed you, Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Well, its a very serious—

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): I agree, but it certainly is a hypothetical question. I will leave it up to Mr. Tellier to decide how he wishes to respond to that.

Mr. Tellier: Well, I was just going to say to the hon. member that I agree with him: it is a very sad situation. But I am sure you would agree with me that it would not be wise for me to pass any comment on what was done or not done

[Traduction]

M. Tellier: Eh bien, ce n'est pas prévu, certainement pas à l'heure actuelle. Si l'actionnaire devait me demander ce matin mon avis le plus judicieux à propos de la possibilité de privatiser le CN, je dirais qu'étant donné notre bilan actuel, on pourrait toujours liquider les actifs dans une vente en catastrophe. Mais je ne pense pas que l'on pourrait privatiser le CN à l'heure actuelle, étant donné notre structure de coûts et les défis auxquels nous sommes confrontés.

Ce serait donc ma réponse et, en tant que chef de la direction récemment nommé, je n'ai certes pas le mandat de privatiser le CN à l'heure actuelle.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Bienvenue, monsieur Tellier.

Monsieur le président, j'aimerais poser trois questions et j'espère pouvoir le faire.

Tout d'abord, j'ai une question hypothétique à propos d'un chef de la direction qui dirige une très grosse société. L'une des filiales perd beaucoup d'argent et la décision est prise de la vendre. Dans cette filiale, il y a 2 500 employés ayant jusqu'à 15 et même 40 années d'ancienneté, la fourchette se situant généralement entre 15 et 20 à 35 ans. Votre société leur dit que leur avenir semble beaucoup plus assuré s'ils passent dans la nouvelle société au lieu de rester dans cette division, qui perd de l'argent. Par conséquent, ils se fient à la parole de la société et vont travailler pour la nouvelle société.

En moins de 15 mois, la nouvelle société qui vous rachète cette énorme filiale se déclare en faillite pour 80 millions de dollars. Après enquête judiciaire approfondie, on constate que des charges sont justifiées et on passe à l'enquête préliminaire. On découvre qu'un procès est intenté contre les personnes qui ont acheté la compagnie, à propos d'une fraude portant sur plusieurs millions de dollars. Suite à cela—à cette fraude commise par les nouveaux propriétaires—les 2 400 employés à savoir les gens qui ont quitté votre société, ont perdu tous leurs avantages sociaux. Ils n'ont plus de régime de pension. En raison de la banqueroute, de l'insolvabilité et de bien d'autres problèmes personnels, on leur refuse tous les avantages sociaux dont ils bénéficiaient après la négociation de leur convention collective.

Monsieur Tellier, si vous étiez le chef de la direction de cette société au cours de cette période, je me demande si vous sentiriez responsable devant ces 2 400 employés?

Le président suppléant (M. Atkinson): J'avais oublié combien vous me manquez, monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Eh bien, c'est une situation très. . .

Le président suppléant (M. Atkinson): Je suis d'accord, mais il s'agit certes d'une question hypothétique. Je vais laisser le choix à M. Tellier de décider s'il souhaite y répondre.

M. Tellier: Eh bien, j'allais tout simplement dire, pour débiter, que je suis d'accord avec lui: c'est une situation très triste. Mais vous serez, j'en suis certain, d'accord avec moi qu'il ne serait pas sage de ma part de faire des commentaires

[Text]

in that situation. But if you are asking me, as a CEO, if a similar situation was coming up today, whether I would feel a very heavy responsibility towards these employees, there is no doubt in my mind that as an employer you have to act as responsibly as possible.

So I do not want to comment on that situation, but in principle I agree with you that it is a sad situation and that in any future similar situation that could develop I would try to be as sensitive as possible.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Tellier. Would you not agree that in that situation at least there should be communication between representatives of the previous employees and the company with respect to some of the necessities? The tragedy is that most of these people were in the later years of the employment cycle and were unable to find alternative employment. There should be some coming together to discuss if there is some possibility of, if not the maximum remedy—I am talking somewhere, Mr. Tellier, of somewhere between the minimum and the maximum in order to alleviate the terrible dilemma that these employees find themselves in. Would you agree that this still is not out of the question?

• 1120

Mr. Tellier: You will understand that I would prefer not to speculate on this matter because, first, I must admit that this situation goes back some time and I don't have the facts and don't know the file, and so on. As I said, it is a sensitive issue and I would prefer not to speculate on what should or should not take place or should not have taken place.

Mr. Comuzzi: I appreciate your position.

Mr. Angus: Mr. Tellier, the National Transportation Act, which actually went through this committee in its previous incarnation, indicates there is a balance in the transportation sector between a transportation company's need to be profitable and the need to balance regional economic development. I think the wording was to the effect that transportation is a key to regional economic development.

Do you believe CN has a responsibility to achieve both, and that there are cases in which a line may be unprofitable, but because the line serves a key region, the loss on that line must be absorbed on a continual basis by the profits from the other parts of the system? Or do you feel the Government of Canada would have the responsibility to provide the top-up funding, if you like, to maintain that line as a viable entity?

Mr. Tellier: Mr. Chairman, I would say to Mr. Angus that it is a bit of both. We operate a network, and because it is not a grouping of regional railways but a national network from coast to coast, we have to take into account the fact that certain parts of the network are less profitable or not profitable as compared to the others.

[Translation]

à propos de ce qui a été fait ou non dans cette situation. Si vous me demandez à moi, en tant que chef de la direction, si une situation semblable se passait aujourd'hui, je ne me sentirais pas responsable de ces employés, il ne fait aucun doute que je m'efforcerais d'agir de la façon la plus responsable possible en tant qu'employeur.

Je ne veux donc pas faire de remarque en l'espèce, mais sur le plan des principes, je conviens qu'il s'agit là d'une situation triste et que, si cela devait se reproduire, j'essaierai d'être le plus sensible possible.

M. Comuzzi: Merci, monsieur Tellier. Ne pensez-vous pas que, dans ce cas-ci, les représentants des anciens employés et ceux de la société devraient au moins discuter de certaines obligations? Le plus tragique, c'est que la plupart de ces gens étaient en fin de carrière et qu'ils n'ont pu trouver d'autre emploi. Je me demande si les responsables ne devraient pas discuter d'un dédommagement, pas maximum, monsieur Tellier, mais d'un dédommagement raisonnable afin d'aider ces employés. Ne pensez-vous pas que cela pourrait encore se faire?

M. Tellier: Vous comprendrez que je ne tiens pas à spéculer sur cette question car, en premier lieu, je dois avouer que cette situation ne date pas d'aujourd'hui et je n'en connais pas tous les tenants et aboutissants, pas plus que le dossier. Comme je l'ai dit, c'est une question très délicate et je préférerais ne pas imaginer sur ce qui devrait ou non se faire ou ce qui n'aurait pas dû se passer.

M. Comuzzi: Je comprends votre position.

M. Angus: Monsieur Tellier, la Loi sur les transports nationaux, qui a été étudiée par ce comité dans sa première version, précise qu'il y a un équilibre dans le secteur des transports entre la nécessité pour une société de transports d'être rentable et la nécessité d'équilibrer le développement économique régional. Je pense que cela voulait dire que le transport est un élément clé du développement économique régional.

Pensez-vous que le CN a le devoir de réaliser les deux, et qu'il existe des cas dans lesquels une ligne peut ne pas être rentable, mais étant donné qu'elle dessert une région clé, la perte sur cette ligne doit être absorbée en permanence par les bénéfices tirés des autres régions du réseau? Ou bien êtes-vous d'avis que le gouvernement du Canada a la responsabilité de fournir le financement complémentaire, si vous voulez, pour maintenir cette ligne en tant qu'entité viable?

M. Tellier: Monsieur le président, je répondrais à M. Angus que c'est un peu des deux. Nous exploitons un réseau et, étant donné qu'il ne s'agit pas d'un regroupement de sociétés ferroviaires régionales mais d'un réseau national qui s'étend d'un océan à l'autre, nous devons tenir compte du fait que certains tronçons sont moins rentables ou pas rentables du tout comparativement aux autres.

[Texte]

Having said this, CN should be run on a commercial basis, and if there is a need to provide a service to a community or a region, it should be provided on basically the same basis that passenger rail services, for instance, are being provided now, with a straight subsidy, voted by Parliament.

Mr. Angus: When this committee was conducting its examination of high-speed rail, we met with officials of the railway companies in Sweden. They told us they had recently restructured their industry to create a crown corporation that owned and operated the rail beds. The operators of the trains were free to treat the railway just like a highway and they acted as common carriers. We understood Germany is now looking at that approach as a possibility.

Given your earlier comments about the need for rationalization and the high cost of branch lines, and your comments that if the Government of Canada decides there is a need for special financial assistance it should obtain it through a vote in Parliament, would a long-term solution in Canada be to create a crown corporation that would assume the rail assets of CN and CP and perhaps of some of the provincial ones and operate the assets as one company? CN and CP would be able to compete, using any lines to any customer, to provide a service no different from that provided by the major trucking companies using the publicly owned and operated highways.

Mr. Tellier: Mr. Chairman, first of all, I think we have to be careful when looking at the European experience because, as you know, European railway systems are quite different and the way they move freight, for instance, is quite different from ours, as Mr. Angus also knows. What you have said applies first and foremost to passenger services. I don't believe that if a crown corporation or a new corporate entity, be it private sector or public sector, was created to manage and maintain that roadbed, it would do any better than we do. I think CN is just as good as any company in the world in terms of building a good rail track, maintaining it, and running trains on it.

• 1125

Therefore, I don't think that creating a new corporate entity, which would take over our tracks and those of CP and give running rights to operators on these tracks, would improve the profitability of the rail industry, which is different from going into either co-production or sharing of assets.

As you know, with regard to the Ottawa Valley, we just signed a joint production agreement with CP in which we are exchanging running rights and are trying to facilitate and consolidate our respective services. So the view within CN is that this approach is better than a corporate entity owning the roadbed, to which everybody has access. But I realize some people have different views on the subject.

[Traduction]

Cela étant dit, le CN devrait être exploité sur une base commerciale et, s'il faut offrir un service à une collectivité ou une région, il devrait l'être pratiquement sur la même base que les services ferroviaires passagers, par exemple, avec une subvention directe votée par le Parlement.

M. Angus: Lorsque notre Comité examinait la question du train à grande vitesse, nous avons rencontré des responsables des sociétés ferroviaires suédoises. Ils nous ont déclaré avoir récemment restructuré leur industrie pour mettre sur pied une société d'État qui possède et exploite les terre-pleins. Les exploitants des trains sont libres de considérer la voie ferrée comme une autoroute et ils agissent comme transporteurs publics. Nous avons cru comprendre que l'Allemagne envisage cette même possibilité.

Étant donné vos commentaires précédents à propos de la nécessité de rationaliser et du coût élevé des embranchements, et vos commentaires sur le fait que, si le gouvernement du Canada décide qu'il faut accorder une aide financière spéciale, il devrait l'obtenir par un vote au Parlement, une solution à long terme au Canada consisterait-elle à créer une société d'État qui prendrait à son compte les actifs ferroviaires du CN et du CP et peut-être de certaines des compagnies provinciales et les exploiterait au sein d'une seule société? Le CN et le CP pourraient entrer en concurrence, en utilisant n'importe quelle ligne pour desservir n'importe quel client, pour offrir un service semblable à celui qui est offert par les principales sociétés de camionnage en utilisant les autoroutes publiques.

M. Tellier: Monsieur le président, je pense tout d'abord que nous devons faire preuve de prudence lorsque nous examinons l'expérience européenne car, comme vous le savez, les réseaux ferroviaires européens sont assez différents et la façon dont s'effectue le transport des marchandises, par exemple, est assez différente de la nôtre, comme M. Angus le sait également. Ce que vous avez dit s'applique avant tout aux services passagers. Je ne crois pas que, si l'on crée une société d'État ou une nouvelle compagnie, qu'elle soit privée ou publique, pour gérer et exploiter les terre-pleins, elle obtiendrait de meilleurs résultats que nous. J'estime que le CN n'a rien à envier à n'importe quelle autre société du monde pour construire une bonne voie, l'entretenir et y faire rouler des trains.

Par conséquent, je ne crois pas que la création d'une nouvelle entreprise qui prendrait en main nos voies et celles du CP et accorderait des droits de circulation à des transporteurs améliorerait la rentabilité de notre industrie ferroviaire, ce qui est différent d'un recours soit à la coproduction soit au partage d'actifs.

Comme vous le savez, nous venons de signer avec le CP un accord de production pour la vallée de l'Outaouais; dans ce contexte, nous échangeons des droits de circulation et nous nous efforçons d'exploiter plus facilement et de regrouper nos services respectifs. Pour le CN, cette démarche est préférable à la création d'une entreprise qui serait propriétaire de la plate-forme et qui permettrait à tout le monde d'utiliser la voie. Cela dit, je sais que certains ne partagent pas notre avis à ce sujet.

[Text]

Mr. Angus: The one bit of information I didn't pass on in my earlier comments is that in Sweden, at least, a subsidy is given to the rail track operating authority, but the train company has to make a profit. So the Swedes have decided to focus any subsidy for regional purposes on the trackage company and to let the other parts of the railway operate as if they were a private business.

I thank you for that answer.

M. Tremblay (Québec-Est): Monsieur Tellier, bienvenue. Vous nous prouvez que vous avez pris vos fonctions à cœur et très vite, et que vous saurez être l'homme des circonstances pour prendre des décisions à l'heure prévue, pour employer des termes populaires dans votre domaine, et qu'on lira des états financiers dans des délais raisonnables, états financiers qui voudront être constructifs et positifs.

Je vais poser une série de questions qui concernent les différentes études qui sont en cours relativement à l'exercice financé, entre autres, par CP et Air Canada, en ce qui concerne le train à haute vitesse. On sait que, selon le mandat actuel, les consultants doivent fournir dans un délai de 18 mois, et ça se termine je pense, au début de 1993, une étude qui va démontrer s'il y a une clientèle, et si tel est le cas, de quel ordre est-elle, et quel est le meilleur corridor possible pour avoir un train à haute vitesse rentable qui satisfera les besoins des utilisateurs.

Quelle est la position du CN face à cette étude, et quel est, selon vous, le meilleur instrument pour opérer ce futur train, s'il devait y en avoir un? Est-ce VIA Rail une fois privatisée? Est-ce que ce sera utile de privatiser VIA avant qu'on lui demande d'opérer cette ligne? Ou est-ce que c'est le CN seul, ou le CP seul, ou une certaine compagnie à être formée avec ces deux transporteurs-là pour opérer le plus efficacement possible ce futur train à haute vitesse?

M. Tellier: Monsieur le président, la position du Canadien National là-dessus, est d'avoir l'esprit ouvert et de collaborer dans la plus grande mesure du possible. J'ai assisté moi-même il y a trois ou quatre semaines à une réunion convoquée par le sous-ministre des Transports, M^{me} Labelle, avec tous les intervenants, les compagnies d'aviation, les fabricants et ainsi de suite, pour discuter de l'état du dossier. Donc, le CN va collaborer dans la plus grande mesure du possible.

• 1130

Comme vous le savez, il y a plusieurs questions qui sont à l'étude, et je suppose que la question principale c'est: est-ce possible d'opérer, d'avoir une activité de cette nature-là dans le corridor de Québec à Windsor sans une subvention considérable? Aujourd'hui, la conclusion très préliminaire est la suivante: pour éliminer tous les passages à niveau, pour remplacer les dormants par des dormants en béton, il faudrait probablement un niveau d'intervention des fonds publics de quelque 2 milliards de dollars.

Donc, la position du CN, c'est de collaborer. Je pense qu'à ce moment-ci, ce serait difficile de dire quel serait le meilleur instrument pour opérer ce réseau-là. Est-ce que ce devrait être CN ou est-ce que ce devrait être CP? Ce qui

[Translation]

M. Angus: Ce que je n'ai pas dit tout à l'heure, c'est qu'au moins en Suède, l'organisme responsable de la voie est subventionné, alors que la compagnie ferroviaire doit faire des profits. Autrement dit, les Suédois ont décidé d'octroyer toutes les subventions accordées au transport régional à la société responsable de la voie et de laisser les autres entreprises du secteur ferroviaire fonctionner comme des compagnies privées.

Je vous remercie pour cette réponse.

Mr. Tremblay (Québec-Est): Mr. Tellier, welcome. You are proving us that you have very quickly taken your duties to heart and that you will be the one to make decisions on time, to use a common expression in your field, and that we will read within a reasonable amount of time some constructive and positive financial statements.

I will ask you a series of questions concerning the various ongoing studies bearing on the initiatives financed by CP and Air Canada, amongst others, about the high-speed train. We know that the consultants were mandated to produce within 18 months, or at the beginning of 1993, so I understand, a study that will show whether there is a market, and, if so, how large it is, and what is the best possible corridor for a cost-effective high-speed train which will answer user needs.

What is the CN's position about this study, and what is, in your view, the entity that will be best equipped to operate this train, if there is to be one? Would it be VIA Rail, once it has been privatized? Will it serve any purpose to privatize VIA before it is asked to operate that line? Or would it be CN alone, or CP alone, or a company created by merging the two to operate this high-speed train as effectively as possible?

Mr. Tellier: Mr. Chairman, on that subject, the CN's position is to keep an open mind and to cooperate as much as possible. Three or four weeks ago, I attended a meeting called by the Deputy Minister of Transport, Mrs. Labelle, with all the stakeholders, the airlines, the builders, etc, to discuss the status of this project. CN will cooperate as much as possible.

As you know, several issues are being studied, and I suppose the main one is whether it's possible to operate, to have that kind of activity in the Québec-Windsor corridor without huge subsidies. For the time being, the preliminary conclusion is that in order to do away with every railway crossing and to replace wood cross ties by concrete ones, the public purse would probably have to contribute some two billion dollars.

As I said, CN's position is to cooperate. I think that, at this point in time, it would be difficult to say what operating entity would be best for that network. Should it be CN, or should it be CP? It would mean a CN comeback into

[Texte]

voudrait dire un retour de la part du CN dans le domaine des trains à passagers. Je ne le sais pas. Ça dépendra également de l'évolution de VIA. Nous, à tous les niveaux dans la Société, quand on participe activement à ces études-là, on a l'esprit ouvert et on essaie de collaborer dans la plus grande mesure du possible.

M. Tremblay: Vous connaissez l'existence du Bureau des retombées du train à haute vitesse, bureau qui a été créé avec la complicité des chambres de commerce de la ville de Montréal, de la ville de Québec, et notamment des communautés urbaines de Montréal et de Québec. Il essaie, ce bureau, de sensibiliser les entreprises extérieures à s'impliquer chez-nous pour qu'on puisse avoir des retombées plus tangibles. Je sais que ce n'est pas tous les transporteurs et les fabricants de trains qui sont membres actifs de ce bureau. Mais personnellement, avez-vous une certaine opinion quant au rôle que joue, ou le rôle que devrait jouer, ce Bureau des retombées du train à haute vitesse?

M. Tellier: Vous mettez votre doigt, je pense, sur la principale question: Est-ce que c'est essentiellement une question de transport? Ou est-ce que c'est vraiment une question de développement économique avec des retombées qui sont fort importantes? Comme vous le savez probablement, en Europe, il y a un réseau très impressionnant de trains à haute vitesse. Et d'après ce que j'en sais, sauf la ligne Paris-Lyon, toutes les autres opérations de trains à haute vitesse perdent de l'argent.

Maintenant, ces gouvernements nationaux-là, que ce soit la France, l'Allemagne ou d'autres, en sont venus à la conclusion que les retombées économiques justifiaient ce genre d'investissements-là et donc, ils les ont faits. C'est le genre de décision à laquelle, en temps opportun, devront faire face les gouvernements du Québec, de l'Ontario et du Canada.

Mr. Keyes (Hamilton West): Mr. Tellier, when do the objectives of moving Canadians and of binding this country together east and west lose out to the bottom line? One will have to suffer at the hands of the other.

I can see the national dream, but I can also see some changes in direction; for example, CN running the passenger services on behalf of VIA or the GO trains, some of those services. Can I have your impression of the royal commission's report on national transportation, which recommended user pay?

Mr. Tellier: My understanding of what this commission has recommended is that the cost is to be identified very clearly, and if something is not profitable that should be clearly stated. Then it should be for the government or governments to decide who pays for what.

Basically, my understanding of the thrust of the report is not that it was saying we should make sure there is no subsidy whatsoever for anything, but that if there are subsidies we should make sure the market forces are not distorted by having hidden subsidies or a playing field that is not level. So that is my understanding.

[Traduction]

passenger transportation. I don't know. It will also depend on VIA's evolution. As far as we're concerned at CN, at every level, when we take an active part in those studies, we keep an open mind and we try to cooperate as much as possible.

Mr. Tremblay: You know about the *Bureau des retombées du train à haute vitesse*, the agency that was set up jointly by the Montreal and Quebec City Chambers of Commerce and also with the help of the Montreal and Quebec City Urban Communities. The *Bureau* tries to bring companies from outside to get involved in our area, so that we get a more substantial sell over from their activities. I know that not all carriers and train makers are active members of the *Bureau*. But do you have a personal opinion about the role this *Bureau* plays or should play?

Mr. Tellier: You're putting your finger right on the basic question, that is: Is it fundamentally a transportation issue? Or is it rather an economic development issue, with a very substantial spillover effect? As you probably know, there is a very impressive network of high-speed trains in Europe. And, as I understand it, except for the Paris-Lyon line, every high-speed train operation loses money.

The national governments involved, France, Germany or others, came to the conclusion that the economic spillover effects justifies those investments, and so, they made them. This is the kind of decision which the governments of Quebec, Ontario and Canada will be faced with in due time.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur Tellier, quand fera-t-on passer au second plan, après les résultats financiers, le but qui est d'assurer le transport des Canadiens et d'unir l'Est et l'Ouest du pays? Il faudra fatalement sacrifier l'un des éléments de l'équation en faveur de l'autre.

Je pense que nous pouvons préserver notre rêve national, mais je peux aussi envisager des changements d'orientation; par exemple, le CN pourrait se charger des services de transport de passagers au nom de VIA ou s'occuper des trains de banlieue, par exemple. Pourriez-vous me dire ce que vous pensez du rapport de la Commission royale sur le transport des passagers, qui a recommandé que l'on fasse payer l'utilisateur?

M. Tellier: À mon avis, la commission a recommandé que le coût du transport soit calculé très clairement et que, si une activité n'est pas rentable, il faudrait que ce soit clairement précisé. Ensuite, c'est au gouvernement fédéral ou aux gouvernements qu'il appartient de décider qui doit payer quoi.

Fondamentalement, je crois que la Commission n'a pas dit que nous devrions éliminer toutes les subventions, à quelques fins que ce soit, mais que, s'il y a des subventions, nous devrions faire en sorte que le jeu des forces du marché ne soit pas faussé par des subventions cachées ou par des règles du jeu qui ne sont pas égales. C'est mon interprétation.

[Text]

[Translation]

• 1135

Therefore, going back to the question that Mr. Keyes was asking earlier, I think we should try to provide transportation services in the most economic and profitable manner possible. If public authorities come to the conclusion that an unprofitable line or service should be provided, then a public subsidy should be paid accordingly, but it should be clearly identified.

Otherwise, if you do not take this approach, you would be well justified in having any one of us in front of parliamentary committees to ask why we do not worry about our bottom line. I have a responsibility to worry about the bottom line.

Mr. Keyes: When does CN, for example, start to reorganize, streamline, become more efficient, etc., and start to collect a profit? At what point should the profit margin stay in the development of CN's philosophy of what a rail line should look like? When does CN begin to understand that some of that profitability must be shifted over to these lines you just spoke of, which are unprofitable and yet at the same time must be sustained in order to, as you described it once, "sing the old tune" of what the railway used to be?

Mr. Tellier: Well, my philosophy is very clear on this. CN is not a social agency; it is a commercial concern.

Mr. Keyes: Sir, wouldn't CN be interested in taking any of its profits and moving into more unprofitable lines that are recognized as being a needed system of transportation for less well-served regions of the country?

Mr. Tellier: No, I don't think this is the role of CN, as I understand our mandate, today.

Mr. Keyes: There has been much discussion, too, of CN rethinking its strategy and, in fact, putting more of a priority on the north-south network. How much work is being done in that direction by CN? What do you see, Mr. Tellier, as the future of CN on north-south versus east-west?

Mr. Tellier: If you look at the total picture, as Mr. Manley was asking me to do at the outset, one of the bright lights is intermodal, using several modes to move goods. There has been a significant increase of north-south traffic, as you just said, and what we have done to take advantage of this is... well, we have taken several initiatives. Let me mention two.

One is the decision to build a tunnel, which would replace transport by barge over the St. Clair River between Sarnia and Port Huron. This would speed up the traffic between Toronto and Chicago by about 12 hours. This involves close to \$200 million investment by CN. This was approved by the board recently. Therefore, we are hoping we will get the permits, both from the U.S. Corps of Engineers and from the authorities in Canada, to start digging that tunnel as quickly as possible. This is coming in from the east.

J'estime donc, pour revenir à la question que M. Keyes a posée tout à l'heure, que nous devrions nous efforcer d'assurer les services de transport de la façon la plus économique et la plus rentable possible. Si les autorités publiques en viennent à la conclusion qu'une ligne ou un service qui fonctionnent à perte devraient être maintenus, elles devraient les subventionner en conséquence, mais en le précisant clairement.

Autrement, vous auriez parfaitement raison de convoquer n'importe lequel d'entre nous devant des comités parlementaires afin de nous demander pourquoi nous ne nous inquiétons pas de nos résultats financiers. M'en inquiéter, c'est ma responsabilité.

M. Keyes: Quand le CN, par exemple, commencera-t-il à se réorganiser, à se simplifier, à devenir plus efficace et à commencer à réaliser des profits? À quel moment le principe de la marge de profit doit-il influencer sur l'évolution de l'idée que le CN se fait de ce que devrait être une entreprise ferroviaire? Quand le CN commencera-t-il à comprendre qu'il doit mettre une partie de sa rentabilité au profit des lignes non rentables dont vous venez de parler et qui doivent être conservées pour que la compagnie puisse continuer à «chanter la vieille rengaine» de ce qu'elle était, comme vous l'avez dit une fois?

M. Tellier: Eh bien, j'ai une philosophie très claire à cet égard. Le CN n'est pas un organisme social; c'est une entreprise commerciale.

M. Keyes: Monsieur, le CN ne serait-il pas disposé à se servir d'une partie de ses profits pour exploiter des lignes moins rentables, mais reconnues comme nécessaires pour les régions moins bien desservies de notre pays?

M. Tellier: Non, je ne pense pas que ce soit le rôle du CN, d'après l'interprétation que je fais de notre mandat actuel.

M. Keyes: Il a été beaucoup question aussi de la ré-évaluation de la stratégie du CN, qui accorde une plus grande priorité à son réseau nord-sud. Quelle est l'ampleur du travail du CN en ce sens? Monsieur Tellier, comment envisagez-vous l'avenir du CN en ce qui concerne ses activités nord-sud comparativement à ses activités est-ouest?

M. Tellier: Dans la perspective globale que M. Manley m'a demandé d'adopter au début, nous fondons de grands espoirs sur intermodal, système qui utilise plusieurs modes de transport de marchandises. Le volume du trafic nord-sud a beaucoup augmenté, comme vous venez de le dire, et ce que nous avons fait pour en tirer parti, c'est... Eh bien, nous avons pris plusieurs initiatives. Je vais vous en citer deux.

Premièrement, nous avons décidé de construire un tunnel qui remplacera le transport par péniches sur la rivière St. Clair entre Sarnia et Port Huron. Grâce au tunnel, la durée du trajet entre Toronto et Chicago sera réduite d'environ 12 heures. La construction coûtera près de 200 millions de dollars au CN. Le conseil d'administration a récemment approuvé cet investissement. Nous espérons obtenir les permis de construction du U.S. Corps of Engineers et des autorités canadiennes pour pouvoir commencer à percer le tunnel le plus tôt possible. Voilà ce que nous projetons à partir de l'Est.

[Texte]

Coming in from the west, because Chicago is the hub of the rail transportation system—60% of the rail traffic in North America, I think, goes through or around Chicago—we signed just last month a haulage agreement with Burlington Northern to connect from our own lines in Duluth to Chicago so that we can serve our customers from the west coast, for instance, straight into the Chicago market. So the shipping trends are increasingly north-south, and we are trying to do everything we can to take advantage of this by “double stack” and by these two initiatives I have just mentioned.

Mr. Wilson: I have a couple of questions relating to the financial statement. That was not gone into before, was it? I came late.

The bond-rating service, I think, has downgraded CN's long-term debt and I presume this would be of concern to you, Mr. Tellier, as a result of losses and competitive pressures. I want to ask for your comment on that downgrading of the securities. Where is CN in terms of its total debt, and how much is owed to the shareholder and how much to foreigners? What is there in the way of assets that could be disposed of?

• 1140

The real concern is that if this situation continues CN would, I presume, look to the shareholder for more support. That's the ultimate concern. Could you comment, please?

Mr. Tellier: Mr. Wilson, I'm very grateful for your question because I think this is a very critical issue. Two weeks ago the chief financial officer and I went to New York to visit the two rating firms. CN is under a credit watch in terms of Moody's. In the case of Standard and Poor's, they were basically reviewing our rating. We succeeded in convincing them to leave us in the AA category, which was very significant for us.

CN was previously AA+ and if, instead of moving down to AA-, we had moved to AAA, that change could have had quite a significant impact in terms of access to the Eurodollar, for instance. If you want to borrow on the Eurodollar most of the institutional investors will require an AA rating in order to be able to invest pension fund money, for instance. So that rating was critical.

We went to meet with representatives of the two rating agencies and, as a result, were successful in maintaining a AA-rating in the case of Standard and Poor's, although CN is still under a credit watch in the case of Moody's.

At this point in time CN has \$2 billion worth of debt. Only a small proportion of this amount is held by foreign or American creditors, but this debt is going up. We started the year at \$1.8 billion, I think, and will finish the year at approximately \$2 billion, if not more. If we were to do nothing in terms of our cost structure along the lines I was mentioning at the beginning of this session, Mr. Wilson, it's not unlikely that instead of \$55 million, we would be losing

[Traduction]

À partir de l'Ouest, étant donné que Chicago est la plaque tournante du réseau ferroviaire—je pense que 60 p. 100 du trafic de l'Amérique du Nord passe par Chicago ou autour de Chicago—, nous avons signé le mois dernier une entente avec la Burlington Northern, qui assurera la jonction entre nos lignes de Duluth et Chicago, ce qui nous permettra de servir notre clientèle de la côte ouest, par exemple, directement jusqu'à Chicago. Le marché du transport ferroviaire tend à se concentrer de plus en plus sur l'axe nord-sud, et nous nous efforçons d'en tirer parti en utilisant des wagons-porte conteneurs à deux niveaux et grâce aux deux initiatives que je viens de mentionner.

M. Wilson: J'ai quelques questions à vous poser sur vos états financiers. En a-t-il déjà été question? Je suis arrivé en retard.

Je crois que le service d'évaluation du crédit a abaissé la cote de la dette à long terme du CN, à cause de vos pertes constantes et de la concurrence de plus en plus vive que vous subissez. J'imagine que cela doit vous inquiéter, monsieur Tellier. Je veux vous demander ce que vous pensez de cette baisse de votre cote. À combien s'élève en tout la dette du CN et comment se répartit-elle entre l'actionnaire et les étrangers? Quels actifs pourriez-vous vendre?

Ce qui nous inquiète vraiment, c'est que, si cette situation persiste, le CN demanderait, j'imagine, une aide accrue de son actionnaire. C'est ce qui nous inquiète, en fin de compte? Pourriez-vous me dire ce que vous en pensez, s'il vous plaît?

M. Tellier: Monsieur Wilson, je vous remercie d'avoir posé cette question, parce que je pense que c'est un problème extrêmement critique. Il y a deux semaines, le premier dirigeant financier du CN et moi-même sommes allés à New York rencontrer les deux maisons d'évaluation du crédit. Pour Moody's, notre cote de crédit est sous surveillance. Standard and Poor's étaient en train de réviser notre cote. Nous avons réussi à les convaincre de nous garder dans la catégorie AA, ce qui était très important pour nous.

Jusque-là, nous avions une cote AA+; si elle avait été abaissée à AAA plutôt qu'à AA-, nous aurions éprouvé de sérieuses difficultés, notamment d'accès à l'eurodollar. La plupart des investisseurs institutionnels exigent une cote AA lorsque l'on veut emprunter sur l'eurodollar, afin par exemple de pouvoir investir des capitaux tirés de caisses de retraite. Notre cote de crédit était donc d'importance critique pour nous.

Nous sommes donc allés rencontrer des représentants des deux services d'évaluation du crédit. Nous avons réussi à conserver une cote AA—chez Standard and Poor's, mais notre cote de crédit soit toujours sous surveillance chez Moody's.

À l'heure actuelle, le CN a 2 milliards de dollars de dettes. Nous ne devons qu'une petite partie de cette somme à des créanciers étrangers ou américains, mais notre endettement augmente. Au début de l'année, je crois qu'il s'élevait à 1,8 milliard de dollars, mais il sera d'environ 2 milliards, sinon plus, à la fin de l'année. Si nous ne faisons rien pour alléger notre structure de coûts en prenant des mesures comme celles que j'ai mentionnées au début de la

[Text]

in excess of \$100 million next year, perhaps as much as \$175 million. The rating agencies would ask us what we're planning to do about the debt, given the fact that we told them this year we're going to do something about it, then the situation would go from bad to worse.

In terms of obtaining assistance from the Government of Canada, given the fiscal situation and the deficit of the government, I think it would day-dreaming on my part to believe the Minister of Finance could inject some equity into CN at this point in time or in the near future. By near future I mean within at least the next five to ten years. So we are very much on our own. We have to survive by ourselves by balancing the balance sheet as quickly as possible.

So you're raising a very important question. This is probably one of the most serious issues, about which we worry most.

Mr. Wilson: It seems to me that CN is on the same debt treadmill as the shareholder, as are many of the provincial governments. But just to stand still results in additional debt of a couple of hundred million dollars in interest costs. Therefore, just to break even you have to cut a couple of hundred million somewhere. It's a very difficult situation and rather ties in with the line Mr. Keyes was pursuing in terms of the national dream and the ties that bind and all this rhetoric.

• 1145

The issue comes back again to user pay and a rather straightforward question. If the user isn't going to pay, then who does pay? I presume your response is that clearly your neighbour does. That implies more losses and more calling upon government and more pursuing of the treadmill.

I'm getting letters—and all of us are getting them—from employees of the railways and others with a shopping list of things government should do. The letters say that government should reduce fuel taxes, government should do this and government should do that. Some various studies have been done that indicate there is a difference in the taxation of the Canadian railways as opposed to U.S. counterparts regarding items such as capital cost allowances, fuel taxes, employee costs, and all sorts of other items. What do you have to say in regard to those differentials? Do you think it's reasonable to be calling upon government in this country—upon your shareholder—for concessions other than direct equity input, i.e., through the tax system?

Mr. Tellier: Yes, Mr. Chairman, I think it's very important that as I was trying to explain, we try to do something at the three levels of government with regard to property tax.

[Translation]

séance, monsieur Wilson, il n'est pas invraisemblable que nos pertes pour l'an prochain ne seraient pas de 55 millions, mais bien de plus de 100 millions, voire de 175 millions. Les services d'évaluation du crédit nous demanderaient ce que nous comptons faire pour réduire nos dettes, étant donné que nous leur avons dit cette année que nous allions nous en occuper; et la situation irait de mal en pis.

Pour ce qui est d'obtenir une aide du gouvernement du Canada, compte tenu de la situation fiscale et du déficit, je rêverais en couleurs si je croyais que le ministre des Finances peut injecter de l'argent dans le CN dans l'immédiat ou dans un proche avenir. Par proche avenir, je veux dire cinq à 10 ans. Autrement dit, nous ne pouvons vraiment compter que sur nous-mêmes. Nous devons survivre par nos propres moyens en équilibrant nos comptes le plus vite possible.

Vous avez donc soulevé une question très importante. C'est probablement l'un des problèmes les plus graves que nous ayons, l'un de ceux qui nous inquiètent le plus.

M. Wilson: J'ai l'impression que le CN a les mêmes problèmes d'endettement que l'actionnaire et que beaucoup de gouvernements provinciaux. Juste rester au même point fait augmenter la dette de 200 millions de dollars en intérêts. Il s'ensuit que, pour éviter cette augmentation, il faut trouver un moyen de restreindre les dépenses de 200 millions de dollars quelque part. C'est une situation très difficile, que nous pouvons relier à ce que M. Keyes disait en parlant du rêve national, et des liens qui unissent, et de toute cette rhétorique.

Nous en revenons une fois de plus à faire payer l'utilisateur, et je vais vous poser une question assez directe. Si ce n'est pas l'utilisateur qui va payer, qui alors? Je présume que vous allez me dire que, de toute évidence, ce sera votre voisin. Autrement dit, les pertes s'accumuleront, on continuera à demander l'aide au gouvernement et le fardeau de la dette s'accroîtra toujours davantage.

Je reçois des lettres—nous en recevons tous—d'employés des chemins de fer et d'autres personnes, qui nous proposent toute une liste de mesures que le gouvernement devrait prendre. Il devrait réduire les taxes sur les combustibles, faire ceci, faire cela, et ainsi de suite. Diverses études ont révélé que le traitement fiscal des entreprises ferroviaires canadiennes différait de celui des entreprises américaines sur des points comme les déductions pour amortissement, les taxes sur le combustible, les frais relatifs aux employés et toutes sortes d'autres facteurs. Que pensez-vous de ces différences? Croyez-vous qu'il soit raisonnable de demander au gouvernement de ce pays, à votre actionnaire, de vous faire des concessions fiscales, autres que d'investir directement dans votre entreprise?

M. Tellier: Oui, monsieur le président, je crois qu'il est très important que nous tentions de faire quelque chose aux trois paliers de gouvernement en ce qui concerne l'impôt immobilier, comme j'essayais de l'expliquer.

[Texte]

It is totally unacceptable for some municipalities to tax us in some provinces as if they are providing us with services. They are not. Yet they are taxing our right of way as if it were an office building. This is totally unacceptable. But it's not going to be easy to change that situation.

When you sit down with members of the Government of Saskatchewan, for instance—which is taxing us quite heavily even though it is the worst in this regard in terms of diesel tax—and discuss the issue, as we did two weeks ago... The government has its fiscal problems and so on. It's not going to be easy. But you're perfectly right, at all levels of government we have to address that issue.

I surely feel very strongly that the truckers are getting a hell of a good deal in terms of taxation compared to the railroads in this country.

Mr. Nowlan (Annapolis Valley—Hants): I certainly want to compliment you for gracing this committee, Mr. Chairman, and for the fact that the committee's alive and well. I missed being here at the very start—

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): As you would say to me at the beginning of this Parliament, the time taken for that comment won't be added to your question time.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Nowlan: Very good. Perhaps this too can expedite matters, because I've read the questions prepared by the research staff, some of which have been touched upon orally, and I don't know whether you did this before I came in the room. But for those questions that aren't orally answered or touched upon, Mr. Chairman, would the committee be predisposed and/or could Mr. Tellier and his staff undertake to give us some written answers to those questions? That would expedite a lot of questions.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Mr. Tellier, would you give that undertaking to answer written questions?

Mr. Tellier: Sure.

Mr. Nowlan: On a supplementary point of order, Mr. Comuzzi asked me to ask for 30 seconds in which he can ask Mr. Tellier a question.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Thank you, Mr. Nowlan. You were always a good advocate for Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Mr. Tellier, could I also have your undertaking, please, to meet with me in the foreseeable future to discuss this very sad situation on which I led off in my opening comments?

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): I'm sure you can do so directly, Mr. Comuzzi.

Mr. Nowlan: Mr. Tellier, I appreciate your coming here, too, and know you're basically here on the basis of the Standing Orders for examination of your qualifications. Any questions I ask you have no reflection on your character,

[Traduction]

Il est absolument inacceptable que des municipalités dans certaines provinces nous imposent comme si elles nous fournissaient des services. Elles imposent notre emprise comme un immeuble à bureaux, même si elles ne nous fournissent aucun service. C'est une situation absolument inacceptable, mais il ne sera pas facile de la changer.

Quand nous discutons, comme nous l'avons fait il y a deux semaines, avec des représentants du gouvernement de la Saskatchewan, par exemple, où nous sommes très lourdement imposés, même si cette province est aussi celle qui perçoit la taxe sur le diesel la plus élevée au Canada... Ce gouvernement a des difficultés financières, etc.. Ce ne sera pas facile. Néanmoins, vous avez parfaitement raison; nous devons nous attaquer à ce problème à tous les paliers du gouvernement.

Pour ma part, je suis fermement convaincu que nos camionneurs bénéficient d'un traitement fiscal exceptionnel par rapport à nos compagnies ferroviaires.

M. Nowlan (Annapolis Valley—Hants): Je tiens certainement à vous féliciter d'être venu honorer notre Comité de votre présence, monsieur le président, et du fait que le Comité se porte bien. Je n'étais pas ici au tout début... .

Le président suppléant (M. Atkinson): Comme vous me l'auriez dit au début de la législature, le temps que vous avez consacré à cette remarque ne sera pas ajouté à celui qui vous est alloué pour poser des questions.

Des voix: Bravo!

M. Nowlan: Très bien. Peut-être pourrais-je moi aussi accélérer un peu la discussion, parce que j'ai lu les questions préparées par le service de recherches; on en a abordé quelques-unes de vive voix, et je ne sais pas si ce que je vais proposer l'a été avant que j'entre dans la salle. Monsieur le président, pour ces questions qui n'ont pas été posées ou qui n'ont pas fait l'objet d'une réponse orale, le Comité et (ou) M. Tellier et son personnel accepteraient-ils d'y répondre par écrit? De cette façon, nous pourrions passer rapidement sur un tas de questions.

Le président suppléant (M. Atkinson): Monsieur Tellier, êtes-vous prêt à vous engager à répondre à ces questions par écrit?

M. Tellier: Bien sûr.

M. Nowlan: J'invoque le Règlement; M. Comuzzi m'a demandé s'il pouvait avoir 30 secondes supplémentaires pour pouvoir poser une question à M. Tellier.

Le président suppléant (M. Atkinson): Merci, monsieur Nowlan. Vous avez toujours bien défendu M. Comuzzi.

M. Comuzzi: Monsieur Tellier, pourriez-vous aussi vous engager, je vous prie, à me rencontrer bientôt pour que nous puissions discuter de cette situation extrêmement malheureuse que j'ai abordée dans mes premières observations?

Le président suppléant (M. Atkinson): Je suis sûr que vous pouvez en discuter directement, monsieur Comuzzi.

M. Nowlan: Monsieur Tellier, je suis heureux, moi aussi, que vous soyez venu ici; je sais que vous êtes, somme toute, devant nous pour l'examen de vos qualités, conformément aux règlements. Les questions que je vais vous poser ne sont

[Text]

integrity, and—I certainly admit—your distinguished 25-year record as a professor, a lawyer, a constitutional expert, and a public servant. But where, in those 25 years, have you had any experience with or background on rail?

Mr. Tellier: Mr. Chairman, none whatsoever. Therefore, if Mr. Nowlan were to ask me what I can bring to this job of mine, I would say the following:

First of all, I'm sure you would agree with me that for any CEO, whatever company he or she is working for, to know the shareholder is a pretty significant asset. Having served under three different Prime Ministers and the two national parties that have formed a government during the last 25 years, I think I know the shareholder inside out. That is point number one.

• 1150

Point number two, Canadian National is an institution; it is far more than just a large corporation. There are very few families in this country in which there was not, at one point in time, a member working for CN. I think it is essential for the CEO to have a good feel for what this country is all about, and I was given the privilege over the last 25 years to get to know this country from coast to coast. I negotiated the Vancouver Island pipeline and, at the other end of the country, negotiated the deal with Newfoundland on oil and gas. I have worked in every single province and territory of this country.

Third, I would say that, given the situation I have just described, some negotiation skills are quite important, given what we have to do, which involves sitting down with our employees, with unions, and so on. Again, I had the privilege to negotiate some pretty good agreements over the last 25 years.

Therefore, although I will never pretend, Mr. Nowlan, that I am a railroader—and I am too old to become a railroader—I don't think CN needs an experienced railroader at the top at this point in time. It needs somebody who can provide leadership, and I am convinced I can do so.

Mr. Nowlan: As I said, your qualifications in the public service are well-known. But you said in your opening statement, which I heard, that the company is facing very serious challenges, and this is perhaps where we have a difference of opinion in terms of the company, which is one of the two railways. In terms of rationalization, about which other members have spoken, undoubtedly in five to ten years time there may just be the one line, depending on CP and CN, and in that circumstance, no matter how good your negotiating skills are... Is there another national carrier—and you are never supposed to ask a question unless you know the answer but, unfortunately, I don't know the answer, so I am looking to you for it—in France, Japan, Germany, or Sweden where a public servant is running a railway?

[Translation]

absolument pas une critique de votre caractère, de votre intégrité ni—je l'admets certainement—de votre carrière exceptionnelle de 25 ans à titre de professeur, d'avocat, de spécialiste de la Constitution et de fonctionnaire. Toutefois, pendant ces 25 ans, pouvez-vous me dire quand vous avez acquis de l'expérience dans le secteur ferroviaire?

M. Tellier: Monsieur le président, je n'ai aucune expérience dans le secteur ferroviaire. Par conséquent, si M. Nowlan me demandait ce que je peux apporter à mon poste, je dirais ceci.

Premièrement, je suis sûr que vous conviendrez avec moi que, pour n'importe quel président-directeur général, quelle que soit L'entreprise qu'il dirige, connaître l'actionnaire est un atout important. J'ai servi sous trois Premiers ministres différents et travaillé pour les gouvernements que les deux partis nationaux ont formés au cours des 25 dernières années, de sorte que je crois connaître très bien l'actionnaire. C'est mon premier atout.

Deuxièmement, le CN est une institution; c'est bien plus qu'une grande entreprise. Dans notre pays, rares sont les familles qui n'ont jamais eu un des leurs au service du CN à un moment ou à un autre. Je pense qu'il est essentiel, pour le premier dirigeant du CN, d'avoir une bonne idée de la nature de notre pays, et j'ai eu le privilège, pendant les 25 dernières années, d'apprendre à connaître le Canada d'un océan à l'autre. J'ai négocié le pipeline de l'Île de Vancouver; à l'autre bout du pays, j'ai négocié l'entente sur le pétrole et le gaz avec Terre-Neuve. J'ai travaillé dans toutes les provinces et dans les deux territoires du Canada.

Troisièmement, je dirais que, compte tenu de la situation que je viens de décrire, un certain talent de négociateur est extrêmement important pour la tâche que nous avons à accomplir, car nous devons dialoguer avec nos employés, avec les syndicats et avec d'autres interlocuteurs. Dans ce cas-là aussi, j'ai eu le privilège de négocier d'assez bons accords au cours des 25 dernières années.

Par conséquent, même si je ne prétendrai jamais, monsieur Nowlan, que j'ai le chemin de fer dans le sang—et je suis trop vieux pour espérer l'avoir un jour—je ne crois pas que le CN ait besoin d'être dirigé maintenant par un cheminot expérimenté. La compagnie a besoin d'un dirigeant qui peut lui fournir le leadership nécessaire, et je suis convaincu d'en être capable.

M. Nowlan: Comme je le disais, vos qualités de fonctionnaire sont bien connues. Toutefois, vous avez dit dès le début—et je vous ai entendu—que la compagnie devra relever de très grands défis, et c'est peut-être là que nous ne sommes pas du même avis sur la compagnie, qui est l'une des deux entreprises ferroviaires nationales du Canada. La rationalisation de votre exploitation, dont certains autres membres du comité ont parlé, signifie manifestement que, d'ici cinq ou dix ans, nous n'aurons peut-être qu'une seule entreprise ferroviaire nationale. Cela dépendra du CP et du CN. Dans ces conditions, vos talents de négociateur, si grands soient-ils... Je sais qu'il ne faut jamais poser une question à moins d'en connaître la réponse, mais, malheureusement, je ne connais pas la réponse dans ce cas-ci, et je vais vous demander si vous le savez: existe-t-il en France, au Japon, en Allemagne ou en Suède une entreprise ferroviaire nationale dirigée par un fonctionnaire?

[Texte]

Mr. Tellier: I must say I don't know the answer any more than you do.

Mr. Nowlan: Perhaps we can check it out. What gives me concern, Mr. Tellier, is not your qualifications, but just your very interests. You are the father of PS 2000 and have also been very involved in constitutional discussions.

So my question to you is, if you get a call from your former colleagues in the public service on the implementation of PS 2000 and/or from your friend the shareholder, the Prime Minister, on constitutional matters, which may be on the platter from time to time, do you answer that call first or do you run the railway?

Mr. Tellier: I run the railroad; that is what I am paid for.

Mr. Nowlan: Have you moved to Montreal?

Mr. Tellier: Of course. As a matter of fact, I sold my house in Ottawa, Mr. Nowlan, and bought a house in Montreal, which is within a mile of CN headquarters, as a matter of fact.

Mr. Nowlan: I am glad to hear that. I rather knew you did, but I wanted to get it on the record.

You have credibility—more credibility than perhaps a lot of politicians; not those at this table, but in some other places—

Mr. Tellier: I wouldn't comment on that.

Mr. Nowlan: —so you are telling this committee in all seriousness that in view of the serious implications of rail rationalization in North America, let alone in Canada, you are fully committed to CN on a full-time basis.

Mr. Tellier: You'd better believe it; yes, sir.

Mr. Nowlan: I am very glad to hear that. I did ask and you agreed that you could answer some of these questions that haven't been touched on yet, but since this question is very specific to Atlantic Canada and Nova Scotia, I think it is a good question, and I will just read it to you. It is question 16, on page 5:

CN has received financial assistance from the Province of Nova Scotia where it has container movement between Halifax and Central Canada and CN continued to ensure Halifax's competitive position vis-à-vis eastern U.S. ports for container traffic without further government assistance. Was such assistance inevitable?

I put that question to you in view of CP's very real interest in container traffic moving from its American line into Montreal and the hope that, certainly, now that there's an almost captive market for CN, something can be done with your line and CP can go to Halifax.

Mr. Tellier: Yes. Mr. Chairman, I will be delighted to share the information with Mr. Nowlan that, as a matter of fact, if it hadn't been for this meeting on the invitation of this committee, I was to be meeting with Premier Cameron

[Traduction]

M. Tellier: Je dois avouer que je ne le sais pas plus que vous.

M. Nowlan: Peut-être pourrions-nous nous renseigner. Monsieur Tellier, ce ne sont pas vos qualités qui m'inquiètent, mais vos intérêts. Vous êtes le père de FP 2000 et vous avez aussi été très intimement mêlé aux discussions constitutionnelles.

Par conséquent, je vous demande ce que vous ferez si vos anciens collègues de la fonction publique vous téléphonent au sujet de la mise en oeuvre de FP 2000 ou si votre ami l'actionnaire, le premier ministre, veut votre avis sur des questions constitutionnelles, qui pourraient revenir sur le tapis à l'occasion. Commenceriez-vous par répondre à ces appels ou vous occuperiez-vous d'abord de diriger le chemin de fer?

M. Tellier: Je dirige le chemin de fer; c'est pour cela qu'on me paie.

M. Nowlan: Allez-vous déménager à Montréal?

M. Tellier: Bien entendu. En fait, monsieur Nowlan, j'ai vendu ma résidence d'Ottawa et j'ai acheté une maison à Montréal, à moins d'un mille du siège social du CN, en fait.

M. Nowlan: Je suis heureux de l'entendre. Je le savais, mais je voulais le faire inscrire au procès-verbal.

Vous avez de la crédibilité, plus de crédibilité peut-être que beaucoup de politiciens—pas ceux qui sont à cette table, mais ailleurs. . .

M. Tellier: Je ne ferai pas de commentaire là-dessus.

M. Nowlan: . . . et vous dites très sérieusement au comité que, compte tenu des graves implications de la rationalisation du secteur ferroviaire en Amérique du Nord, pour ne pas parler du Canada, vous allez vous consacrer entièrement au CN à temps plein.

M. Tellier: Vous pouvez en être sûr; oui, monsieur.

M. Nowlan: Je suis très heureux de l'entendre. Je vous ai demandé si vous pouviez répondre à certaines des questions qui n'ont pas encore été abordées, et vous avez accepté de le faire, mais, puisque cette question porte expressément sur la région de l'Atlantique et sur la Nouvelle-Écosse, je crois que c'est une bonne question, et je vais vous la lire. C'est la question 16, à la page 5:

Le CN a reçu une aide financière de la province de Nouvelle-Écosse pour le transport de ses conteneurs entre Halifax et le centre du Canada. Le CN peut-il continuer d'assurer la compétitivité d'Halifax par rapport aux ports de l'est des États-Unis pour le trafic des conteneurs sans autre forme d'aide gouvernementale, ou une telle aide est-elle inévitable?

Si je vous pose la question, c'est parce que je sais que le CP tient beaucoup à pouvoir transporter les conteneurs de sa ligne américaine jusqu'à Montréal et que maintenant que le CN a un marché presque entièrement captif, il pourra avoir accès à votre ligne pour acheminer ces conteneurs jusqu'à Halifax.

M. Tellier: Oui. Monsieur le président, je suis ravi de pouvoir dire à M. Nowlan que, si je n'avais pas été invité par le comité à venir ici, je serais aujourd'hui même avec le premier ministre Cameron. Nous devons notamment nous

[Text]

today to discuss, among other subjects, what CN could do better to improve the viability of the traffic in the port of Halifax. I am pleased to know that meeting has been rescheduled for some time in the near future.

• 1155

Mr. Comuzzi: I was pleased, Mr. Tellier, with what you said about understanding the perception of Canada.

On my second question, CN has been held out as being fairly extravagant in its expenditures during the last several years. I am talking about the perception among Canadians that perhaps we are not running as frugal a railroad as we should.

I am speaking particularly about the helicopter trips between Victoria Island and—in the grand scheme of things, I suppose these don't mean a lot, but as I say, the perception is important—the refitting of an office in British Columbia to look like the interior of a railway car at a cost of approximately \$500,000 during a time of substantial losses, and the bonuses that were paid at the end of the year to the top executives of the company. In fact, with regard to the company I was talking about, which is CN Route, during the year in which it lost in excess of \$100 million its head man received a bonus of approximately \$75,000.

So because of that perception of the company and of CN's job and role, I would be interested to know your intentions with respect to those perceived extravagances.

Mr. Tellier: I am very sensitive to this question, Mr. Chairman, and can assure you that if we are going to reduce the size of the corporation we have to start at the top.

I am examining how the organization could be streamlined and I'm sure you will be pleased to see that when I take decisions in due course, the number of vice-presidents, for instance, will not go up; it will go down, as it should. We have to set the example at the very top of the organization and I will do my very best to do so.

Mr. Comuzzi: Are you also the chief executive officer of VIA Rail now, Mr. Tellier?

Mr. Tellier: No, I have nothing to do with VIA Rail. My predecessor is the CEO of VIA Rail, but I am not involved. VIA Rail is a very good customer of ours, though. This year it is giving us \$55 million worth of business and that business is well appreciated.

Mr. Angus: Mr. Tellier, in the speech of December 4 you pointed out that out of 24 senior executives at CN, there is only one woman. You went on to say "We have to make better use of the resources of 50% of Canada's population." This is always difficult to do during a time of downsizing, but what steps are you taking during this downsizing to ensure that not just women but also members of visible minorities are reflected, both at the executive level and the non-executive level of the company?

[Translation]

entretenir des mesures que le CN pourrait prendre pour accroître la viabilité du transport dans le port d'Halifax. Je suis heureux de savoir que je pourrai quand même rencontrer très bientôt M. Cameron.

M. Comuzzi: Monsieur Tellier, j'ai été heureux de vous entendre parler de la nécessité de comprendre la perception du Canada.

J'en viens à ma deuxième question: on a accusé ces dernières années le CN d'avoir fait des dépenses assez extravagantes. Les Canadiens ont l'impression que notre compagnie nationale de chemins de fer n'est peut-être pas administrée avec tout le souci d'économie qu'il faudrait.

Je veux parler plus précisément des trajets en hélicoptère entre l'île Victoria et—dans une perspective globale, je suppose que ce n'est pas très important, mais, comme je le disais, la perception que les gens en ont est importante—et aussi de la rénovation d'un bureau en Colombie-Britannique, qui a coûté environ 500 000\$ pour en faire une réplique de l'intérieur d'un wagon, à un moment où le CN perdait des sommes importantes. Enfin, je veux parler des bonis de fin d'année qu'ont touché les dirigeants de la compagnie. L'entreprise dont je parlais, CN Route, a versé un boni d'environ 75 000\$ à son premier dirigeant l'année où elle a perdu plus de 100 millions de dollars.

Par conséquent, en raison de cette perception de la compagnie ainsi que de la mission et du rôle du CN, j'aimerais que vous nous disiez quelles sont vos intentions quant à ces pratiques perçues comme des extravagances.

M. Tellier: Je suis très sensible à cette question, monsieur le président, et je puis vous assurer que, si nous voulons réduire la taille de notre entreprise, nous devons commencer par le haut.

J'étudie les moyens de simplifier notre organisation, et je suis sûr que vous serez heureux d'apprendre que, lorsque je prendrai les décisions qui s'imposent, en temps opportun, le nombre de vice-présidents, par exemple, n'augmentera pas. Il va baisser, comme il se doit. Nous devons donner l'exemple à partir du sommet de la pyramide, et je ferai de mon mieux.

M. Comuzzi: Êtes-vous aussi le premier dirigeant de VIA Rail, monsieur Tellier?

M. Tellier: Non, je n'ai rien à voir avec VIA Rail. C'est mon prédécesseur qui en est le premier dirigeant, mais je n'ai rien à voir avec cette compagnie. Cela dit, VIA Rail est un très bon client pour nous. Cette année, elle nous a donné un volume de 55 millions de dollars, et nous lui en sommes très reconnaissants.

M. Angus: Monsieur Tellier, dans votre discours du 4 décembre, vous avez déclaré qu'il n'y a qu'une femme parmi les 24 cadres supérieurs du CN. Vous avez poursuivi en disant qu'il vous fallait mieux exploiter les ressources de 50 p.100 de la population du Canada. C'est toujours difficile à faire en période de compression d'effectif, mais quelles mesures allez-vous prendre pour faire en sorte qu'il y ait non seulement davantage de femmes, mais aussi davantage de membres des minorités visibles parmi les cadres supérieurs et les autres employés de la compagnie?

[Texte]

Mr. Tellier: Mr. Chairman, this is again a very important question. I think the mix of people has to change, and this is one of the challenges we face.

While we are declaring some positions redundant and, as a result, some people will have to go, I hope we will be able, at the same time, to find ways to bring in new blood and new, bright people, coming out of our technical schools as graduates and in doing so increase the participation of women. At the senior level, I will try to correct that mix as quickly as I can.

Mr. Angus: Do you have a specific plan in place?

Mr. Tellier: We are developing one, yes, and I have discussed that subject internally. We are about to put a plan in place to recruit young people, for instance, in order to be able to change the mix of our labour force.

Mr. Angus: In that same speech you issued a call for the formation of a joint council, to be made up of railroads, ministry advocates, carriers, suppliers, and, yes, labour. Can you give us an indication of the status of that proposal?

Mr. Tellier: I was just saying that this speech was given in front of a great many people who are involved directly or indirectly in the rail business. I think we have not been very good at lobbying governments—going back to what Mr. Wilson and others were saying—i.e., at getting our point of view across. I would like to believe we can do much better.

We have to work hand in hand with labour, for instance. As you may know, on the first day I was officially on the job I met with the presidents of all our unions and suggested to them having a dialogue and forming a partnership. I had a second meeting with them two weeks ago. These are not bargaining sessions but strictly attempts to work hand in hand with them so that we improve the situation and we deal with our employees as best as possible.

• 1200

Mr. Angus: Mr. Tellier, I hope you have better luck with the railway than you had the Constitution.

Mr. Tellier: Thank you.

Mr. Keyes: I was intrigued by your comments on cuts and how they should start at the top. You went as high as the VPs, but the top really is you. Are any executives, including yourself, receiving any kind of a bonus this year from CN?

Mr. Tellier: No.

Mr. Keyes: Are there going to be cost of living—

Mr. Tellier: No, and neither last year, to the best of my knowledge. I wasn't there, but my understanding is that no bonuses were paid last year, either.

[Traduction]

M. Tellier: Monsieur le président, c'est une autre question très importante. Je crois que la composition de notre effectif doit changer. C'est l'un des défis que nous devons relever.

Au moment même où nous déclarons des postes excédentaires et où nous sommes contraints de mettre des gens à pied, j'espère que nous pourrions trouver des moyens d'injecter du sang nouveau dans notre compagnie, en recrutant de nouveaux diplômés brillants de nos écoles techniques et que, ce faisant, nous pourrions accroître la participation des femmes. Au niveau des cadres supérieurs, je vais essayer de corriger la situation le plus vite que je pourrai.

M. Angus: Avez-vous un plan d'action précis?

M. Tellier: Nous sommes en train d'en élaborer un et nous en avons discuté à l'interne. Par exemple, nous allons bientôt nous donner un plan de recrutement de jeunes pour être en mesure de modifier la composition de notre effectif.

M. Angus: Dans le même discours, vous avez réclamé la formation d'un conseil mixte de représentants des compagnies de chemin de fer, des ministères, des transporteurs, des fournisseurs et même des syndicats. Pouvez-vous nous donner une idée où vous en êtes rendu à ce sujet?

M. Tellier: J'ai simplement dit que ce discours a été prononcé devant une foule de gens qui participent directement ou indirectement aux activités du secteur ferroviaire. Je crois que nous n'avons pas très bien su faire du lobbying auprès des gouvernements—pour revenir à ce que M. Wilson et d'autres disaient—c'est-à-dire à faire passer notre point de vue. J'aimerais croire que nous pouvons faire beaucoup mieux.

Par exemple, nous devons travailler la main dans la main avec les syndicats. Comme vous le savez peut-être, le jour de mon entrée officielle en fonctions, j'ai rencontré les présidents de tous nos syndicats d'employés et je leur ai proposé d'ouvrir le dialogue et de devenir des partenaires. Je les ai rencontrés pour la deuxième fois il y a 15 jours. Ces rencontres ne sont pas des séances de négociation; mais simplement des moyens pour moi d'essayer de travailler la main dans la main avec eux pour améliorer la situation et pour traiter nos employés le mieux possible.

M. Angus: Monsieur Tellier, j'espère que vous aurez plus de chance avec les chemins de fer qu'avec la Constitution.

M. Tellier: Merci.

M. Keyes: Vos commentaires sur les coupures m'ont intrigué; vous avez dit que vous commenceriez au sommet de la pyramide. Vous avez mentionné des vice-présidents, mais en réalité, c'est vous qui êtes au sommet de la pyramide. Cette année, y a-t-il un cadre supérieur du CN—dont vous-même—qui va toucher un boni quelconque?

M. Tellier: Non.

M. Keyes: Y aura-t-il des augmentations fondées sur le coût de la vie?

M. Tellier: Non, il n'y en n'a pas eu l'an dernier non plus, pour autant que je sache. Je n'étais pas là, mais je crois savoir qu'il n'y a pas eu de boni l'an dernier non plus.

[Text]

Mr. Keyes: Will cost-of-living increases be incorporated?

Mr. Tellier: No, not to the best of my knowledge.

Mr. Keyes: Your salary is between, what, \$324,000 and \$375,000?

Mr. Tellier: That's accurate.

Mr. Keyes: Given the situation, are you also prepared to look at your own salary next year?

Mr. Tellier: I can assure you I'm not going to ask for a bonus.

Mr. Keyes: A clear answer. Thank you, Mr. Tellier.

Mr. Clifford (London—Middlesex): I enjoyed getting an update on the transportation committee today with some of my old colleagues. One of the new places on the scene is Mexico. Is CN active in Mexico? Is something going to happen there?

Mr. Tellier: Yes. As a matter of fact, Mr. Chairman, again this is a very relevant question. CN was the first transportation concern in North America to sign a strategic alliance with APL, American President Lines, to provide uninterrupted service from central Canada to Mexico. For instance, we can ship goods that you may want to ship from Toronto to Mexico City in eight days. We think the NAFTA agreement could provide us with a business opportunity and we're trying to gear up for that as quickly as we can. We signed that agreement about a month ago.

The Acting Chairman (Mr. Atkinson): Thank you, members of the committee.

Thank you very much again, Mr. Tellier, for appearing on such short notice. We certainly appreciate it. *Merci beaucoup.*

The committee stands adjourned.

[Translation]

M. Keyes: Accorderez-vous des augmentations fondées sur l'augmentation du coût de la vie?

M. Tellier: Non, pas que je sache.

M. Keyes: Votre traitement se situe entre 324 000\$ et 375 000\$, c'est bien cela?

M. Tellier: C'est exact.

M. Keyes: Compte tenu de la situation, êtes-vous disposé à envisager de réduire votre propre traitement l'an prochain?

M. Tellier: Je peux vous assurer que je ne vais pas demander de boni.

M. Keyes: C'est une réponse claire. Merci, monsieur Tellier.

M. Clifford (London—Middlesex): J'ai été heureux de pouvoir mettre mes connaissances sur le Comité des transports à jour avec certains de mes vieux collègues, aujourd'hui. Actuellement, on entend plus parler du Mexique que jamais. Le CN a-t-il des activités au Mexique? Va-t-il se passer quelque chose là-bas?

M. Tellier: Oui. En fait, monsieur le président, cette question est très pertinente. Le CN a été la première entreprise de transport en Amérique du Nord à signer une entente stratégique avec APL, (Américain President Line), pour assurer un service ininterrompu du centre du Canada jusqu'au Mexique. Nous pouvons par exemple transporter toutes les marchandises qu'on veut de Toronto à Mexico en huit jours. Selon nous, l'ALÉNA pourrait nous donner l'occasion de faire de bonnes affaires, et nous nous efforçons de nous y préparer le plus rapidement possible. Nous avons signé cet accord il y a environ un mois.

Le président suppléant (M. Atkinson): Merci, messieurs les membres du comité.

Monsieur Tellier, je vous remercie beaucoup d'avoir comparu avec un préavis si court. Nous vous en sommes reconnaissants. Merci beaucoup.

La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

K1A 0S9

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the Canadian National Railway Company:

Paul Tellier, President and Chief Executive Officer.

TÉMOIN

De la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada:

Paul Tellier, Président et premier dirigeant.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 24

Fascicule n° 24

Tuesday, February 2, 1993

Le mardi 2 février 1993

Tuesday, February 9, 1993

Le mardi 9 février 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Future Business

Travaux futurs

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of issues relating to the Canadian airline industry

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, examen de questions relatives à l'industrie aérienne du Canada

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 2, 1993
(38)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 6:10 o'clock p.m. this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Acting Members present: Bud Bird for Ken Atkinson; Bill Casey for Chuck Cook.

Other Member present: Greg Thompson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to discuss its future business.

At 8:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, FEBRUARY 9, 1993
(39)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:25 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley and Geoff Wilson.

Acting Member present: Jack Shields for Lee Richardson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant. *From the Legal Counsel Office:* Sydney Fisher, Legal Counsel.

Witnesses: From Air Canada: Hollis Harris, President; Patrick Kelley, Executive Vice-President, Corporate Strategy; R.A. Morrison, Vice-President, Government Relations.

The Committee proceeded with a briefing from Legal Counsel.

At 3:45 o'clock p.m., the Committee, pursuant to Standing Order 108(2), proceeded to consider, in a public meeting, issues relating to the Canadian airline industry.

Hollis Harris made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 5:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 2 FÉVRIER 1993
(38)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 18 h 10, dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Membres suppléants présents: Bud Bird remplace Ken Atkinson; Bill Casey remplace Chuck Cook.

Autre député présent: Greg Thompson.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, consultant.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

À 20 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 9 FÉVRIER 1993
(39)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 25, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley et Geoff Wilson.

Membre suppléant présent: Jack Shields remplace Lee Richardson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant. *Du Bureau des conseillers juridiques:* Sydney Fisher, conseiller juridique.

Témoins: D'Air Canada: Hollis Harris, président; Patrick Kelley, vice-président général, Stratégie de l'entreprise; R.A. Morrison, vice-président, Relations gouvernementales.

Le conseiller juridique expose la situation au Comité.

À 15 h 45, en conformité du paragraphe 108(2), le Comité examine, en séance publique, certains aspects de l'industrie canadienne du transport aérien.

Holly Harris fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 17 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, February 9, 1993

• 1544

The Chairman: I call this meeting to order.

• 1545

Before I give the floor to our witnesses this afternoon, I would like to remind members that we should avoid referring to matters that are presently before the Federal Competition Tribunal. As you know, the tribunal is presently reviewing an application from the director of investigation and research of the Competition Bureau to modify the terms of the tribunal's July 7, 1989, consent order which permitted the Gemini hosting contract. Since this matter is currently at trial stage, the committee believes it is in the interest of the judicial process to avoid making reference to questions before the tribunal. I've asked our legal counsel to assist committee members, as well as myself, during the course of the meeting.

There are many issues other than the ones currently before the tribunal that committee members will be interested in discussing with today's witnesses. Again, I would urge members to respect the fact that this issue is before the tribunal. It's considered to be at the trial stage, and indeed we do have a convention which can guide us.

Without further ado, I now welcome Mr. Harris and his colleagues from Air Canada to the transport committee. After I have asked the cameramen and the photographers to leave, you may proceed. When you are done members of the committee will ask any questions that might arise as a result of your presentation.

• 1550

Mr. Shields (Athabasca): On a point of order, Mr. Chairman, I have just gone through what Mr. Harris proposes to put before the committee, and the third, fifth, and bottom paragraphs on page 2 would be in violation of your instructions. On page 3, which is as far as I got, the sixth paragraph would be in violation. I cannot see how Mr. Harris's presentation would not contravene your instructions to this committee.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): On the same point of order, Mr. Chairman.

Mr. Shields: I think the TV cameras should be out of here first.

The Chairman: I will take Mr. Angus's point of order.

Mr. Angus: It is interesting to note that they didn't demand that the cameras be removed before Mr. Shields made his intervention.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 9 février 1993

Le président: Je déclare la séance ouverte.

Avant de donner la parole à nos témoins cet après-midi, je rappelle aux membres du comité que nous devrions éviter de parler de questions dont est présentement saisi le Tribunal fédéral de la concurrence. Comme vous le savez, le tribunal est actuellement saisi d'une demande du directeur des enquêtes et recherches du Bureau de la politique de concurrence, visant à modifier les modalités de l'ordonnance sur consentement rendu par le tribunal, en date du 7 juillet 1989, laquelle avait autorisé le contrat Gemini. Comme cette affaire est actuellement en cours d'instruction, le comité estime qu'il est préférable d'éviter de faire la moindre allusion à toute question pendante devant le tribunal, afin d'assurer l'intégrité de la procédure judiciaire. J'ai demandé à notre conseiller juridique d'être à la disposition des membres du comité et à la mienne pendant toute la durée de la séance.

Il y a beaucoup de questions, autres que celles dont connaît actuellement ce tribunal, que les membres du comité voudront aborder avec les témoins d'aujourd'hui. J'invite instamment encore une fois les membres du comité à respecter cette consigne, puisque le tribunal est saisi de la question. Elle est considérée comme étant en cours d'instruction et nous avons une convention dont nous pouvons nous inspirer.

Sans plus tarder, je souhaite la bienvenue à M. Harris et à ses collègues d'Air Canada. Je demanderais aux cameramen et photographes de quitter la salle. Quand ce sera fait, vous pourrez faire votre présentation, après quoi les membres du comité pourront vous poser toute question qui leur viendra à l'esprit.

M. Shields (Athabasca): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je viens de jeter un coup d'oeil sur ce que M. Harris se propose de lire devant le comité. Les 3^e et 5^e paragraphes de la page 2 contreviendraient à vos instructions. Le 1^{er} et 7^e paragraphes de la page 3 constitueraient également une infraction. Je n'ai pas lu le reste, mais je ne vois pas comment M. Harris pourrait présenter ce texte sans contrevenir à vos instructions au comité.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Au sujet du même recours au Règlement, monsieur le président.

M. Shields: Je crois qu'il faudrait commencer par faire sortir les caméras de télévision.

Le président: Je vais entendre le recours au Règlement de M. Angus.

M. Angus: Il est intéressant de noter que M. Shields n'a pas exigé que l'on retire les caméras avant de faire son intervention.

[Texte]

Mr. Chairman, this document is not yet before us. Mr. Harris has yet to deliver it to us in the normal manner—verbally. Secondly, talking about the financial situation of Air Canada surely does not go against your admonition at the beginning.

The Chairman: The witnesses have been invited to provide a brief statement, and they have presented the committee with a document they intend to refer to. As it has not yet been read into the record, the only position I can take is that it has not been presented in a formal way. I will ask the witnesses to proceed.

Again, I urge the witnesses to exercise caution to ensure that we do not contravene the convention I brought to your attention. I invite you, if you feel it appropriate and prudent, to delete portions of your statement as you proceed.

Mr. Harris, you may proceed.

Mr. Hollis Harris (Chairman, President, and Chief Executive Officer, Air Canada): Mr. Chairman, let us take a minute to review to ensure that we follow your instructions.

Mr. Manley (Ottawa South): I think we are getting a little carried away here. The proceeding at the Competition Tribunal deserves to be respected by this committee, but this is not a criminal proceeding in which the liberty or life of an accused is at stake. This is a civil proceeding. It is being conducted not before a jury but before an administrative tribunal, which has expertise in this area of law and in the law itself. The chairman himself is an experienced legal counsel for the government. He won't be influenced by reading what Mr. Toulon writes about today's proceedings. He'll hear the evidence for himself.

• 1555

The Chairman: Mr. Manley, no specific instructions have been issued by the chair to the witnesses to delete any portion of their testimony. We are only attempting to draw their attention to the fact that this committee is counselling extreme sensitivity toward an issue that is before the tribunal. We would ask witnesses and members of the committee alike to be cognizant of that fact.

Mr. Harris: Mr. Chairman, we will make sure we abide by your directions when giving our brief, and if there are questions we will abide by that same direction in giving answers.

I would like to introduce the two gentlemen who are with me. Patrick Kelley is the executive vice-president of corporate strategy, and Mr. Sandy Morrison is the vice-president of corporate communications, government and industry relations.

I appreciate this opportunity to appear today to discuss the airline situation here in Canada, and to discuss the industry restructuring that the global operating environment is forcing on all of us in the airline world. One year ago I accepted the invitation to join Air Canada as president and chief executive officer. Over my 39 years in the airline industry, most recently as president of Delta Airlines and Continental Airlines, I was a close observer of the Canadian

[Traduction]

Monsieur le président, ce document ne nous a pas encore été présenté. M. Harris ne nous en a pas encore donné connaissance de la manière habituelle, c'est-à-dire verbalement. Deuxièmement, le fait de discuter de la situation financière d'Air Canada ne contrevient sûrement pas à votre avertissement du début.

Le président: Les témoins ont été invités à faire une brève déclaration et ils ont remis au comité un document dont ils entendent s'inspirer. Comme ce texte n'a pas encore été lu et versé au compte rendu, je ne peux faire autrement que considérer qu'il n'a pas encore été présenté officiellement. Je demande donc aux témoins de poursuivre.

Je profite de l'occasion pour demander encore une fois aux témoins de faire preuve de la plus grande prudence afin de ne pas contrevenir à la convention sur laquelle j'ai attiré votre attention. Je vous invite, le cas échéant, à supprimer des passages de votre texte au fur et à mesure.

Monsieur Harris, vous avez la parole.

M. Hollis Harris (président du conseil, président et chef de la direction, Air Canada): Monsieur le président, veuillez nous accorder une minute pour passer le texte en revue afin de nous assurer que nous suivrons vos instructions.

M. Manley (Ottawa-Sud): Je trouve que nous allons un peu trop loin. Le comité doit respecter les délibérations du Tribunal de la concurrence, c'est entendu, mais il ne s'agit pas d'une affaire criminelle mettant en jeu la liberté ou la vie d'un inculpé. Il s'agit d'une procédure civile. Elle est instruite non pas devant jury, mais par un tribunal administratif qui a compétence dans ce domaine de loi précis. Le président lui-même est un conseiller juridique expérimenté auprès du gouvernement. Il ne se laissera pas influencer par ce que M. Toulon pourrait écrire au sujet des délibérations d'aujourd'hui. Il tirera ses propres conclusions après avoir entendu le témoignage.

Le président: Monsieur Manley, la présidence n'a pas explicitement donné instruction aux témoins de supprimer des passages de leur témoignage. Nous essayons seulement d'attirer leur attention sur le fait que notre comité conseille à tous de faire preuve de la plus grande prudence à l'égard d'une question dont le tribunal est saisi. Nous demandons aux témoins et aux membres du comité d'en tenir compte.

M. Harris: Monsieur le président, nous ferons en sorte de nous conformer à vos directives en présentant notre témoignage et si des questions nous sont posées, nous en tiendrons compte également dans nos réponses.

Je voudrais d'abord vous présenter les deux collaborateurs qui m'accompagnent. Patrick Kelley est vice-président général à la stratégie de l'entreprise et M. Sandy Morrison est vice-président chargé des communications et des relations avec l'entreprise et le gouvernement.

Je salue l'occasion qui m'est donnée aujourd'hui de discuter devant votre comité de la situation du transport aérien au Canada et de la restructuration de l'industrie à laquelle nous oblige la conjoncture mondiale. Il y a un an, j'acceptais l'invitation de joindre les rangs d'Air Canada comme président et chef de la direction. Durant plus de 39 ans dans l'industrie du transport aérien, et récemment à titre de président de Delta Airlines et de Continental Airlines, j'ai

[Text]

airline scene. I knew some of the executives of both national airlines, and I recognized that Canada was privileged to have two carriers of truly international stature, both of them with enviable safety records and high standards of passenger service.

Like the industry in all corners of the world, in my opinion Canada's airlines face monumental challenges in the 1990s. The half century of heady growth and expansion that has characterized aviation from its birth, evaporated as recessionary pressures on all economies coincided with the industry's arrival at a mature status. The juncture of these two forces demanded that airlines face the need for change in the very fundamentals of running their business.

The carriers that adapted first and best are seen as the new generation of international superpowers. These carriers are United, American, Delta, and Japan Airlines, and perhaps British Airways. The dominant airlines that led the industry in the early days and failed to adapt—Pan Am, British Caledonian, Eastern Airlines—have disappeared.

In the United States, an industry that was composed of eight world-status players 15 years ago is dominated today by only three. In Britain, France, Scandinavia and other countries, policy decisions have been taken to designate one flag carrier in order to provide the nation with the ability to compete in the new world order. But even these consolidations have not provided adequate scale efficiencies and network power to allow each of those countries to assure the viability of its own flag carrier against the strengths of the airlines of the two superpowers—the United States and Japan. This has led to the evolution of "alliance networks", which includes carriers integrating schedules, sharing marketing programs and undertaking joint ventures in operational and technical areas.

These relationships generally take one of two forms—a dominant carrier makes an arrangement with a smaller carrier in order to obtain feed traffic and to benefit from an expanded base for its own in-house services and facilities. The other approach is where carriers forge a true alliance in which synergies are shared and no one partner dominates the partnership.

• 1600

When I joined Air Canada, the board of directors and I agreed to focus on two fundamental objectives, which I would like to expand on a little here today. One is immediately to improve the operating efficiency of the airline. The second is to use my international experience to work with the management team to help the board and the team to position Air Canada as a global competitor and as an equal partner within a balanced international alliance.

[Translation]

suivi de près ce qui se passait sur la scène de l'aviation commerciale canadienne. Je connaissais des cadres supérieurs des deux compagnies nationales et considérais le Canada comme privilégié de compter deux transporteurs de calibre véritablement international jouissant d'une réputation enviable en matière de sécurité et offrant un service passagers de haut niveau.

Mais comme leurs concurrents du monde entier, les compagnies aériennes canadiennes devront relever d'énormes défis dans les années 1990. La croissance et l'expansion vertigineuses qui ont caractérisé le premier demi-siècle d'existence de l'aviation commerciale se sont estompées sous les pressions de la récession sur toutes les économies et avec l'arrivée à maturité du marché. Ces deux forces combinées ont obligé les compagnies aériennes à revoir les principes mêmes de leur exploitation.

Les transporteurs qui se sont adaptés les premiers et le mieux forment désormais une nouvelle génération de géants internationaux. Ce sont: United, American, Delta et Japan Airlines et, peut-être dans une moindre mesure, British Airways. Les grandes meneuses de l'industrie à ses débuts qui n'ont pas réussi à s'adapter—Pan Am, British Caledonian, Eastern Airlines—sont disparues.

Aux États-Unis, le transport aérien, qui comptait huit transporteurs de calibre mondial il y a à peine 15 ans, est maintenant dominé par seulement trois compagnies. En Grande-Bretagne, en France, en Scandinavie et dans d'autres pays, les politiques ont été réorientées afin d'assurer la désignation d'un porte-drapeau pouvant être concurrentiel au sein du nouvel ordre mondial. Mais même cette concentration n'a pas entraîné les économies d'échelle suffisantes et la constitution de réseaux assez puissants pour que chaque pays assure la viabilité de son porte-drapeau devant les transporteurs des deux superpuissances économiques, les États-Unis et le Japon. Ce qui a mené à l'émergence de réseaux d'alliance, au sein desquels plusieurs transporteurs ont intégré leurs horaires, coordonné des programmes de marketing et conclu des entreprises conjointes dans des domaines opérationnels et techniques.

Ces relations revêtent généralement deux formes. Dans le premier cas, un transporteur dominant s'entend avec un transporteur plus petit pour s'assurer un trafic d'apport et bénéficier d'une base élargie pour ses propres services et infrastructures internes. Dans le deuxième cas, une véritable alliance s'établit entre divers transporteurs, porteuse d'une synergie partagée, sans domination d'un partenaire sur les autres.

Dès mon arrivée à Air Canada, le conseil d'administration et moi-même nous sommes mis d'accord sur deux objectifs fondamentaux, sur lesquels je désire m'arrêter aujourd'hui. Premièrement, améliorer sans délai l'efficacité opérationnelle de la société et, deuxièmement, mettre à profit mon expérience internationale pour travailler avec l'équipe de direction à positionner Air Canada sur l'échiquier mondial et en faire un partenaire à part égale au sein d'un réseau d'alliances international équilibré.

[Texte]

I hope you will be interested to know the board also asked me to develop several CEO candidates to be my successor as soon as possible. You can be assured it is their intent that the next CEO be a Canadian.

In coming to Canada, I believed it was essential Air Canada move quickly to forge a true global alliance. Of course, as you know, with a domestic population base of less than 30 million, divided between two major flag carriers, it was apparent Air Canada could not survive on its own as a significant player in the world aviation community. Given the size of Canada's two national airlines and the urgent need for each of us to restructure, I believed then, and still believe today, a merger of Canada's two flag carriers, at least in the international arena, was the proper course to take. This would build one carrier capable of negotiating strong, balanced alliances with other international airlines and it would provide a long-term foundation for an independent Canadian-based aviation industry. At the same time, regardless of when and how that merger might have taken place, it was equally essential that Air Canada, on our own, move quickly to improve our cost efficiency, and do that without sacrificing the high reputation and standards that had moved Air Canada and Air Canada's name to a leadership position in the post-World War II growth period.

My first year up here with Air Canada has been dedicated to working with the management team and the board to achieve those efficiencies. It hasn't been easy. Quite frankly, I'm disappointed with our financial results. But it's important the real achievements and gains made by our people be understood. I hope I can get you, the policy-makers and the regulators of this industry, to understand what our people have done.

In 1992 Air Canada reduced our unit costs by 7%, which for an organization of this size is fairly significant, in my opinion. Through the dedicated efforts of all our people, we achieved a productivity gain of more than 12%. This was not achieved without some pain and a difficult decision to reduce further by 2,200. But by the end of the year 1992, management and the support ranks had shrunk by 12% and our union groups by 8%. Additional lay-offs, announced in 1992, are in the process of taking place over the next six months. These costs and these personnel reductions were achieved while we were growing traffic by 5.5%. Our traffic was up, year over year, 5.5%.

You probably would think the combination of increased traffic, improved employee productivity, and lower operating costs would bring marked improvement to the financial performance of our company. But it has not. The global recession plaguing the economies of all markets we serve has stubbornly dragged on, as you know, despite indications early last year, right after I joined, that an upturn was beginning and greater traffic levels would follow. The effect of that recession and the financial difficulties affecting most of the carriers have driven yields, the revenue we get for every passenger-mile, sharply down.

[Traduction]

Vous serez intéressés de savoir que le conseil d'administration m'a aussi demandé de former plusieurs candidats à ma succession. Soyez assurés que le vœu du conseil est que le prochain président et chef de la direction soit canadien.

En venant au Canada, il m'apparaissait essentiel qu'Air Canada agisse rapidement pour édifier un véritable réseau d'alliances mondial. Avec une population nationale de moins de 30 millions d'habitants, que se partagent deux grands transporteurs porte-drapeaux, Air Canada ne pourrait certes survivre seule si elle entend jouer un rôle important dans l'industrie mondiale du transport aérien. Vu la taille des deux grandes compagnies aériennes du Canada et l'urgence pour chacune de se restructurer, j'estimais alors, et j'en reste convaincu aujourd'hui, qu'une fusion des deux porte-drapeaux canadiens, du moins sur la scène internationale, était l'option la meilleure. Cela permettrait l'avènement d'un transporteur capable de négocier des alliances solides et équilibrées avec d'autres compagnies aériennes internationales et jetterait les assises durables d'une industrie du transport aérien indépendante au Canada. D'ailleurs, quel que fût le moment de cette fusion et la forme qu'elle aurait pu revêtir, il était également essentiel qu'Air Canada, de sa propre initiative, prenne sans délai les mesures qui s'imposaient pour être plus efficace sur le plan des coûts, sans y sacrifier la renommée et la qualité qui ont fait d'elle un chef de file pendant la période de croissance d'après-guerre.

J'ai ainsi consacré la première année de mon mandat à travailler avec la direction et tous les membres de l'équipe d'Air Canada à atteindre ces niveaux d'efficacité. La tâche n'a pas été facile et je dois m'avouer déçu de nos résultats financiers. Mais il est important que vous, les décideurs politiques responsables de la réglementation de l'industrie, compreniez bien les réalisations et les gains réels de notre équipe.

En 1992, Air Canada a réduit ses coûts unitaires de 7 p. 100, un exploit pour une entreprise de cette importance. Grâce aux efforts déployés par tout le personnel, notre gain de productivité a dépassé les 12 p. 100. Cela n'a pas été sans mal et nous avons dû nous résoudre à remercier quelque 2 200 employés. À la fin de l'année, les rangs des cadres et des employés de soutien avaient diminué de 12 p. 100 et ceux des syndiqués, de 8 p. 100. D'autres licenciements, annoncés en 1992, auront lieu pendant la première moitié de 1993. Ces compressions de l'effectif et des coûts ont été accompagnées d'une augmentation du trafic de 5,5 p. 100.

Or, cette combinaison d'accroissement du trafic, de hausse de la productivité et de réduction des dépenses d'exploitation devrait, en temps normal, améliorer sensiblement la performance financière d'une compagnie aérienne. Malheureusement, il n'en a rien été. La récession mondiale affligeant les économies de tous les marchés que nous desservons a perduré inexorablement malgré des signes de reprise au début de l'an dernier et l'espoir d'une hausse de trafic dans la foulée de celle-ci. Les effets de cette récession et les difficultés financières qu'ont connues la plupart des compagnies aériennes du globe ont fait chuter les rendements, c'est-à-dire les rentrées enregistrées pour chaque mille parcouru.

[Text]

In Air Canada's case, responding to U.S. airlines' discounts on the North Atlantic and our own difficulties at home, yields dropped in all of our markets: 8% on international routes and 2% within Canada. This has offset the significant benefits gained from our financial improvements. As a result, the operating loss, combined with a change in tax accounting for the airline, is going to produce a record loss in 1992. We will probably announce that after we present it to our board on February 19.

• 1605

To give you an appreciation of just how significantly these two trends impacted on our financial performance, let me give you the following comparison. If Air Canada had achieved in 1991 the cost improvements we gained in 1992, we would have shown an operating profit of \$52 million versus a loss of \$164 million, which is a swing of \$216 million. If yields in 1992 had remained at 1991 levels, the improvements made by Air Canada and our people would have increased our 1992 operating results by \$158 million.

That being said, we know we must deal with the reality as it exists. We have a much leaner operation today than in earlier years. Our employees are significantly more productive. Our costs are now in line with the rest of the industry's standards. In fact, our adjusted unit costs for the third quarter were better than Canadian Airlines'.

In the case of both airlines, we bear unfair criticism of our uncompetitiveness with the U.S. carriers. As most of you are well aware—I've talked with some of you individually about this, and I see it published in the media daily—the heavy federal and provincial tax really is a detriment to airlines becoming profitable, because it adds 25% to our fuel bill. If our fuel bill were the same as that of U.S. carriers, our operating costs would be better than they are for the big six in the U.S., except for Continental, which is the industry leader in the U.S., and American Airlines.

Despite the sizeable challenges since mid-1992, our revenue picture has gradually improved. Yields for the last quarter of 1992 improved significantly over previous months, and actually crossed the line in the fourth quarter, that quarter being better than the fourth quarter of 1991, although by only a small amount.

In discussing our financial results, I feel it's important to set the record straight on a related point, the amount of capacity Air Canada has offered recently and PWA's accusation that our actions have caused the difficulties of the Canadian airline industry. Our difficulties are not just recent problems. They have not developed because PWA dropped one too many fares or Air Canada added one too many seats. In fact, Air Canada operates fewer seats now than we did ten years ago. If we review our competitive action in the last four years, between 1989 and 1992 inclusive, Canadian and we at Air Canada have reduced our capacity, both of us by a little over 10% each.

[Translation]

À Air Canada, par suite des soldes offerts par nos concurrents américains sur les liaisons de l'Atlantique nord et de nos difficultés au pays, le rendement a fléchi sur tous les marchés: 8 p. 100 pour les liaisons internationales et 2 p. 100 au Canada. Les avantages importants découlant de notre redressement financier ayant ainsi été neutralisés, les pertes d'exploitation, combinées aux nouvelles modalités de comptabilisation fiscale, auront entraîné une perte record pour 1992. La nouvelle sera probablement annoncée dès qu'elle aura été communiquée au conseil d'administration le 19 février.

Pour vous donner une idée de l'effet notable de ces tendances sur nos résultats, je vous propose les comparaisons suivantes. Si Air Canada avait réalisé en 1991 les améliorations de 1992 sur le plan des coûts, l'exploitation aurait produit un bénéfice de 52 millions de dollars, plutôt qu'une perte de 164 millions de dollars, ce qui représente un écart de 216 millions de dollars. Si le rendement en 1992 s'était maintenu au niveau de 1991, les améliorations apportées par Air Canada et ses employés auraient permis une hausse de 158 millions de dollars de nos résultats d'exploitation.

Cela dit, nous devons composer avec la réalité. Notre structure s'est beaucoup allégée ces dernières années, nos employés sont beaucoup plus productifs et nos dépenses ont été ramenées aux niveaux de l'industrie. De fait, les coûts unitaires rajustés d'Air Canada au troisième trimestre de 1992 étaient moindres que ceux de Canadien International.

Du reste, les deux compagnies aériennes canadiennes sont jugées trop sévèrement pour leur compétitivité prétendument faible par rapport aux transporteurs américains. Comme la plupart d'entre vous le savent—j'en ai parlé avec certains d'entre vous et on en discute tous les jours dans les journaux—les lourdes taxes fédérales et provinciales au pays ajoutent 25 p. 100 à nos dépenses de carburant. Si Air Canada dépensait autant à ce chapitre que ses concurrents américains, ses charges d'exploitation rajustées seraient inférieures à celles des six géants américains, à l'exception de Continental Airlines—chef de file sur le plan des coûts aux États-Unis—et d'American Airlines.

Malgré des défis de taille, depuis le milieu de 1992, nos résultats se sont graduellement améliorés. Le rendement du dernier trimestre de l'année dénotait un important progrès sur les mois précédents et avait franchi le seuil de rattrapage de l'année précédente, bien que modestement.

À propos de nos résultats financiers, une mise au point m'apparaît importante quant à la capacité offerte dernièrement par Air Canada et l'accusation de PWA relative aux difficultés qu'aurait suscitées notre action pour l'industrie canadienne du transport aérien. Ces difficultés ne datent pas d'hier et n'ont pas commencé parce que PWA a abaissé un tarif de trop ou Air Canada a ajouté une place de trop. En fait, Air Canada exploite moins de places qu'il y a 10 ans. Et au fil des offensives commerciales des quatre dernières années, de 1989 à 1992 inclusivement, Air Canada et PWA ont respectivement réduit leur capacité d'un peu plus de 10 p. 100.

[Texte]

At the same time, being good competitors, we've both continued to look for opportunities to win market share. Recently, in fact, despite PWA's financial difficulties and their public urgings for rational pricing, 13 of the last 16 deep fare discounts were initiated by Canadian.

As much as we might like to find a quick-fix solution by re-regulating the domestic market, to be fair, our problems are not caused by undue competition in the Canadian market. Other markets, outside of Canada, have seen even worse yield erosion. The problems confronting us today have their origins in the basic structure of Canada's airline industry and our policy of attempting to maintain two large international flag carriers.

Within this context, our projections for 1993 call for a break-even at the operating line, which will still leave Air Canada with a net loss for 1993 in the neighbourhood of \$200 million for the full year. Our longer-term forecasts project a return to profitability in 1994, with improvements in profitability in 1995 through 1997.

I'm sure the question comes to mind how Air Canada can sustain the current operating losses. We've worked hard over the past year to restructure our financial situation and provide the company with the necessary resources for long-term growth and survival. A total of \$88 million has been spent during 1992 in non-recurring expenses to downsize the airline over the last two years. We have retired older-generation aircraft, sold off surplus assets, and completed sale lease-backs of a number of aircraft, while retaining unencumbered ownership of close to 50% of our fleet. This compares with PWA, where essentially 100% of their fleet is subject to creditor liens.

• 1610

As a consequence of our earlier action, we enter 1993 with approximately \$1 billion in cash, plus some additional available credit. This provides us with the necessary financing to conclude the acquisition of a 25% interest in Continental Airlines. It'll give us the ability, in addition to that, to finance our continuing operations and perhaps pay down some of our debt. If PWA is unable to meet the increasingly stringent demands imposed by American Airlines, Air Canada retains the financial ability to conclude a merger with PWA, on the basis of the financial restructuring initiated by them.

Our efforts to improve Air Canada's profit picture will determine our ability to maintain balanced alliance partnerships and to gain the greatest benefit from them. I would like to spend a few minutes reviewing the actions we have taken on that front to stabilize our position in this increasingly hostile global environment.

The United States is our closest and largest foreign market, representing about 17% of our passenger revenues. Under "open skies", the bilateral discussions that are on hold but we hope will be restarted shortly, the U.S. offers a

[Traduction]

En même temps, concurrence oblige, nous restions toutes deux à l'affût d'occasions d'enlever des parts de marché à l'autre. Ces derniers temps, malgré les difficultés financières de PWA et les exhortations publiques à l'instauration de tarifs plus raisonnables, 13 des 16 dernières réductions tarifaires importantes ont été lancées par elle.

Même si nous aimerions tout résoudre instantanément en rétablissant la réglementation du marché intérieur, force nous est d'admettre que nos ennuis ne résultent pas d'une concurrence déloyale sur le marché canadien. D'autres marchés à l'extérieur du pays connaissent une érosion du rendement bien pire. Nos problèmes d'aujourd'hui viennent de la structure de base de l'industrie canadienne du transport aérien et d'une politique selon laquelle on s'efforce de maintenir deux grands transporteurs porte-drapeaux internationaux.

Dans un tel contexte, nous prévoyons atteindre le seuil de rentabilité dans l'exploitation en 1993, ce qui laissera pourtant Air Canada avec une perte avoisinant les 200 millions de dollars pour l'ensemble de l'année. À long terme, nous prévoyons faire des bénéfices en 1994, notre situation devant s'améliorer entre 1995 et 1997.

Vous vous demandez sans doute comment Air Canada peut absorber ses pertes d'exploitation actuelles. Nous nous sommes efforcés l'an dernier de restructurer nos finances et de procurer à la société les ressources nécessaires à sa croissance et à sa survie à long terme. Nous avons consacré un total de 88 millions de dollars à des dépenses non récurrentes pour rationaliser notre exploitation au cours des deux dernières années. Nous avons retiré du service des appareils désuets, vendu des éléments d'actif excédentaires et procédé à des opérations de cession-bail pour une bonne partie de notre parc aérien, tout en conservant la propriété non grevée de près de 50 p. 100 de nos appareils. En comparaison, près de 100 p. 100 du parc aérien de PWA est assujéti à des droits de créance.

Les mesures prises antérieurement permettent à Air Canada d'entamer l'année 1993 avec près d'un milliard de dollars d'encaisse et de crédit disponible. Cela nous assure les fonds nécessaires pour conclure l'acquisition d'une participation de 25 p. 100 dans Continental Airlines, de financer notre exploitation courante, voire de rembourser une partie de la dette. Et si PWA s'avérait incapable de satisfaire aux conditions sans cesse plus exigeantes d'American Airlines, Air Canada a la capacité financière de fusionner avec elle, sous réserve de la restructuration financière mise de l'avant par PWA.

Nos efforts de redressement des perspectives de rentabilité d'Air Canada seront décisifs pour conserver des partenariats équilibrés avec d'autres transporteurs et en tirer le maximum d'avantages. Permettez-moi de prendre quelques minutes pour passer en revue les mesures que nous avons prises pour faire partie d'un réseau d'alliances et stabiliser notre position sur un marché mondial où s'intensifie la concurrence.

Les États-Unis sont notre plus important et plus proche marché étranger, représentant plus de 17 p. 100 de nos produits passages. Dans le cadre du projet de libéralisation des services de transport aérien faisant l'objet de négociations

[Text]

potential for the most immediate growth and expansion. But clearly, it's the world's most competitive market. Having spent 38 years with U.S. airlines, I knew Air Canada needed a solid relationship with American partners to take full advantage of these opportunities.

We've tried to accomplish this in two ways. We've established and are currently getting the benefits of a commercial alliance with United Airlines. It commits both of us to joint marketing, integrated frequent-flyer programs, integrated scheduling, and the ability to offer our passengers hassle-free on-line connections at our common gateways, which include Chicago, Los Angeles, San Francisco, Vancouver, Toronto, and Miami. We are only two months into activating this relationship and our connecting traffic has more than doubled at the Chicago hub, which I think is a good indication of the benefits an alliance like that can deliver.

Our bid for a 25% equity in Continental has been approved by U.S. regulators, even though you're well aware of the news in the last few days that United and Delta have asked for a review of that approval. Despite that, we anticipate closing within the next two to three months, when Continental is expected to emerge from chapter 11 bankruptcy protection. Despite continuing to lose money, they have improved, 1992 over 1991. That's probably quite an achievement, considering most U.S. carriers suffered record losses last year.

Continental will provide benefits similar to those now in place with United at Chicago, which is a key Continental hub. It's not a key Continental hub, it's a small point city, but they have hubs similar to United's, such as those at Newark, Houston, and Cleveland.

The relationship with Continental is already starting to pay off, in that we have contracts now under way at our facilities in Winnipeg and at Montreal, where we are overhauling a number of Continental airframes and engines. That work is bringing jobs in for Air Canada. We had to bring back some people who had been furloughed in Winnipeg and in Montreal to do that work.

To strengthen our European bid, we have signed an agreement with Air France to provide partnership services into eastern Europe, into the Middle East, and into the African markets, over their hub at Charles de Gaulle. We operate at Charles de Gaulle now, but in April we are going to move over to Charles de Gaulle Terminal 2, which is the Air France terminal. We will then have short connecting times to their beyond flights. We will begin to benefit from that and all the other relationships in that alliance starting in April. We will also move them over into Terminal 2 in Toronto.

[Translation]

bilatérales suspendues pour le moment, mais que nous espérons voir reprendre sous peu, les États-Unis offrent le potentiel le plus immédiat de croissance et d'expansion. Mais il s'agit clairement du marché où sévit la plus féroce compétition du monde. Ayant passé 38 ans chez les transporteurs américains, je savais qu'Air Canada avait besoin d'un solide partenariat avec des transporteurs américains pour profiter pleinement des occasions qui se dessinent.

Nous nous y sommes pris de deux façons. L'alliance commerciale conclue avec United Airlines commence à porter ses fruits. Nous nous sommes mutuellement engagées à entreprendre des campagnes de marketing conjointes, à intégrer nos programmes pour passagers assidus, à coordonner nos horaires et à offrir à nos passagers des correspondances aux modalités simplifiées à toutes nos villes-portes communes, notamment Chicago, Los Angeles, San Francisco, Vancouver, Toronto et Miami. Après seulement deux mois de cette collaboration, notre trafic en correspondance a plus que doublé à la plaque tournante de Chicago, ce qui est un bon indice des avantages que peut procurer une telle alliance.

Notre offre d'acquisition de 25 p. 100 du capital social de Continental Airlines a été approuvée par les organismes de réglementation américains, bien que vous ayez probablement entendu dire que United Airlines et Delta ont demandé une révision de cette approbation, mais nous prévoyons néanmoins conclure l'opération d'ici deux à trois mois, après réhabilitation de Continental, actuellement sous la protection du chapitre 11 de la Loi américaine sur les faillites. Malgré la persistance des pertes, les résultats d'exploitation de Continental Airlines pour 1992 s'étaient grandement améliorés par rapport à l'année précédente. Ce bilan est digne de mention, car la plupart des transporteurs américains ont enregistré des pertes record l'an dernier.

Notre participation au capital de Continental Airlines sera portouse d'avantages semblables à ceux que nous procure à Chicago notre alliance avec United Airlines, notamment aux plaques tournantes de Continental à Newark, Houston et Cleveland.

Cette opération nous a déjà valu d'intéressants contrats de maintenance en cours d'exécution aux installations de Winnipeg et Montréal et touchant la révision d'un certain nombre de cellules et de réacteurs du parc de Continental. Ce travail crée des emplois à Air Canada. Nous avons dû, pour cela, rappeler au travail des employés mis en congé à Winnipeg et à Montréal.

Pour renforcer notre trafic d'apport européen, nous avons signé un accord avec Air France visant des services sur l'Europe de l'Est, le Moyen-Orient et l'Afrique via la plaque tournante principale de l'aéroport Charles-de-Gaulle à Paris. C'est là que s'effectuent nos opérations actuellement, mais en avril, elles seront transférées à l'aérogare II, qui est celle d'Air France. Les correspondances avec des vols de cette compagnie seront ainsi plus rapides. Nous commencerons à récolter les fruits de cette mesure et de tous les autres éléments de cette alliance en avril. À Toronto, nous transférerons également nos activités à l'aérogare II.

[Texte]

Paris is a good hub city for us for those markets, because with its uncongested status among European hubs it is a very competitive hub. It has an advantage that will allow the Air Canada and Air France partnership to expand to whatever degree we wish to expand it.

In the Pacific, Air Canada has commercial agreements with ANA, All Nippon. We have a commercial agreement with Cathay Pacific. Our more formal alliance with United, as I have mentioned, is important in that market also, where they are the dominant U.S. carrier, especially in the North Pacific.

• 1615

Continental, through its ownership of Air Micronesia—and they have now spun that off as a separate subsidiary, and it is very significantly profitable—that relationship gives us, Air Canada, a unique advantage in access to the central Pacific market. We are looking forward to starting services in the Pacific ourselves, from the increasingly important Vancouver gateway.

As a result of these alliances, we at Air Canada will be able to expand our scheduled services at competitive prices both in the United States and in other international markets. We plan to do so in relationships that do not involve export of work, wholesale loss of Canadian jobs, or forfeiting of control over our business.

The management team, our board of directors and I—

The Chairman: Excuse me, Mr. Harris. I see you are fast approaching the conclusion at least of page 5 of your submission. Quickly reviewing pages 6 and 7, I have reached the conclusion that indeed this would infringe upon the material currently before the tribunal. So I would ask you to bear in mind the comments I made earlier in welcoming you here, and I suggest perhaps you would like to consider not reading the last two pages into the record.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on that same intervention, having read those last two pages, I am aware of nothing before the tribunal dealing with the merger of any carrier.

Mr. Shields: The whole thing is.

Mr. Angus: Not before the tribunal. Nothing before the tribunal deals with the merger. The application to the NTA for merger was pulled off the table, so it is not there.

So Mr. Chairman, with all due respect, I suggest you are wrong.

The Chairman: I appreciate your comments are given in a constructive manner, Mr. Angus, but I have reached that conclusion and will stand by that request.

Mr. Harris.

Mr. Harris: I can assure you it was not our intent, Mr. Chairman, and we very carefully reviewed these documents before we prepared them for presentation here. Please accept that.

I recognize what you are saying in your judgment, and we certainly accept that. On that basis, I think we would then just submit ourselves to any questions you may have.

[Traduction]

L'absence d'engorgement à Paris confère à cette ville un avantage concurrentiel sur les autres plaques tournantes européennes qui permettra aux partenariats Air Canada—Air France de s'épanouir librement.

Dans la région du Pacifique, Air Canada a des ententes commerciales avec All Nippon Airways et Cathay Pacific. Notre alliance plus formelle avec United Airlines constitue également un atout certain sur ce marché où United est le plus important transporteur américain du Pacifique Nord.

Continental, propriétaire d'Air Micronesia, qui est maintenant une filiale distincte et extrêmement rentable—assure à Air Canada le précieux avantage d'un accès au marché de la région centre du Pacifique. Nous sommes par ailleurs impatients d'assurer nos propres liaisons transpacifiques par la ville—porte de Vancouver, dont l'importance ne cesse de croître.

Grâce à ces alliances, Air Canada pourra étendre ses vols réguliers à des prix compétitifs, aux États-Unis comme ailleurs à l'étranger. Nous serons en mesure de le faire par des ententes ou rien ne nous contraindra à exporter le travail, à brader les emplois des Canadiens ou à abdiquer le contrôle de nos activités.

L'équipe de direction, le conseil et moi. . .

Le président: Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Harris, mais je vois que vous vous apprêtez à terminer la lecture de la cinquième page de votre exposé. En jetant un bref coup d'oeil sur les pages 6 et 7, j'en suis venu à la conclusion qu'elles portent sur des questions dont le tribunal est actuellement saisi. Je me permets de vous rappeler les observations que j'ai formulées en vous accueillant ici, et je préférerais que vous décidiez de ne pas lire ces deux dernières pages.

M. Angus: Monsieur le président, à ce propos, je dois dire qu'ayant lu ces deux dernières pages, je n'ai pas connaissance que le tribunal soit saisi de la fusion de transporteurs aériens quelconques.

M. Shields: Toute l'affaire porte sur la fusion.

M. Angus: Non pas devant le tribunal. Celui-ci n'est saisi d'aucune question ayant trait à la fusion. La demande de fusion adressée à l'Office national des transports (ONT) a été retirée, de sorte qu'il n'en est plus question.

Par conséquent, monsieur le président, sans vouloir vous offenser, je pense que vous avez tort.

Le président: Je vous remercie de vos commentaires sans doute constructifs, monsieur Angus, mais je suis arrivé à cette conclusion et je m'en tiendrai à ma demande.

Monsieur Harris.

M. Harris: Je peux vous assurer que telle n'était pas notre intention, monsieur le président, et que nous avons examiné soigneusement ces documents avant de rédiger la version définitive que nous présentons ici. Je vous prie de me croire.

Je reconnais ce que vous venez de décider et nous l'acceptons certainement. Je propose donc que nous répondions aux questions des membres du comité.

[Text]

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Manley: First, Mr. Harris, I would like to welcome you to the committee and thank you for coming. For some time it has been in the interest of the public that we have a discussion about airline policy in Canada including yourselves, and I appreciate the fact that you are willing to be here despite the fact that other proceedings are occurring.

• 1620

I must say I am surprised at the ruling. Therefore I'm not quite sure where these questions are going to get us. But I will endeavour not to provoke a response from you that deals with the issue of the Gemini partnership. As far as I'm concerned, what the consequences of that partnership continuing or not continuing are is the matter before the tribunal, and I'm not endeavouring to evoke a response from you that touches on those issues. Anything else, as far as I can tell, is fair game.

Where I would like to begin is with a statement made in the House of Commons by the Minister of Transport, Mr. Corbeil, on November 24. At that time he said capacity—and he was referring, of course, to the airline industry—is too great for current demand and prices are too low to cover costs. Do you agree with that statement?

Mr. Harris: Yes.

Mr. Manley: In your opinion, what is the level of overcapacity in the domestic market in Canada?

Mr. Harris: Probably our consensus is that it is at least at 20%.

Mr. Manley: For . . .

Mr. Harris: For the whole industry. That's all airlines, domestic market.

Mr. Manley: When you talk about capacity, that is measured how?

Mr. Harris: That's the number of airline seat-miles in the marketplace.

Mr. Manley: What percentage of those ASMs is provided by Air Canada?

Mr. Harris: Of all the domestic miles, we at Air Canada provide about 53%.

Mr. Manley: And Canadian?

Mr. Harris: They're at about 42%. About 5% is by the other carriers.

Mr. Manley: In your statement you have said the problems in the industry are not caused by undue competition in the Canadian market. You then go on to say the problems have their origins in the basic structure of Canada's airline industry and our policy of attempting to maintain two large international carriers. Forgive me, but it seems contradictory that you say the problem isn't undue competition, the problem is we have two large carriers. Could you explain that so I can understand it?

[Translation]

Le président: Je vous remercie beaucoup.

M. Manley: Je tiens d'abord à vous souhaiter la bienvenue au comité, monsieur Harris, et à vous remercier d'être venu. Il y a déjà quelque temps qu'il est dans l'intérêt général de tenir un débat sur la politique canadienne concernant le transport aérien, notamment avec des gens comme vous, et je vous remercie donc d'avoir accepté de venir au comité en dépit du fait que d'autres délibérations sont en cours ailleurs.

J'avoue que c'est une décision qui me surprend et je ne sais pas très bien où ces questions vont nous mener. Mais je vais essayer de ne pas poser de questions qui vous obligeraient à me répondre qu'il s'agit du partenariat Gemini. Je sais que l'affaire de ce partenariat et de son maintien éventuel est devant les tribunaux et je ne veux pas essayer de vous faire aborder ce sujet. Pour tout le reste, que je sache, c'est chasse libre.

J'aimerais commencer par une déclaration qu'a faite le ministre des Transports, M. Corbeil, à la Chambre des communes, le 24 novembre. À cette occasion, il a déclaré que la capacité—celle des compagnies aériennes, évidemment—est excessive si l'on considère la demande actuelle et que les prix sont trop bas pour couvrir les frais. Est-ce que vous êtes d'accord sur cette déclaration?

M. Harris: Oui.

M. Manley: À votre avis, à combien peut-on évaluer cette surcapacité sur le marché intérieur?

M. Harris: Nous sommes probablement tous d'accord pour reconnaître qu'il s'agit d'au moins 20 p. 100.

M. Manley: Pour . . .

M. Harris: Pour l'ensemble de l'industrie. C'est-à-dire toutes les compagnies aériennes qui desservent le marché intérieur.

M. Manley: Cette capacité, comment la mesurez-vous?

M. Harris: Par le nombre de sièges-milles qui sont sur le marché.

M. Manley: Quel pourcentage de ces sièges-milles est offert par Air Canada?

M. Harris: Air Canada offre environ 53 p. 100 de l'ensemble des sièges-milles intérieurs.

M. Manley: Et Canadien?

M. Harris: Environ 42 p. 100. Les autres transporteurs représentent environ 5 p. 100.

M. Manley: Vous dites, dans votre déclaration, que les problèmes de l'industrie ne sont pas dus à une concurrence excessive sur le marché canadien. Vous dites ensuite que ces problèmes tiennent à la structure fondamentale de l'industrie aérienne canadienne et à notre politique consistant à exploiter deux grandes compagnies aériennes internationales. Pardonnez-moi, mais cela me semble contradictoire; vous dites d'une part que le problème n'est pas dû à une concurrence excessive et d'autre part, qu'il est attribuable à la présence de deux grandes compagnies aériennes. Pouvez-vous m'expliquer cela, car j'aimerais bien comprendre.

[Texte]

Mr. Harris: I have spoken of the two large carriers primarily in the context of the international operations of the two large carriers. I think the problem in the industry, quite frankly, is a problem associated with developing any kind of deregulated industry. I am for deregulation. I think deregulation has been successful in Canada and it has been successful in the United States. I think this government, from whatever party, intended deregulation to be for the good of the consumer. I think deregulation in the United States was intended for the good of the consumer. On that basis, deregulation has been successful.

When we were debating deregulation in the United States, one of my friends from Georgia, Mr. Carter, was in the White House at the time. We said if you deregulate, you're going to have chaos; but if you do it, you ought to go all the way. The U.S. government never did go all the way. Probably that would be a fair statement for the Canadian government. Nevertheless, it was successful, because the consumer has got the benefit. As for the chaos, we said new airlines would be starting up and new airlines would fall by the wayside, and in the end there would be a big consolidation. At the time I was with Delta. We said then, we intend to be a survivor. I think they will be a survivor. They're one of the big three.

Capacity is the problem, but the solution to the capacity is not in re-regulating. Deregulation is intended for the marketplace, in my opinion—for the marketplace to dictate those that will be successful. If you do that, then you have to have a level playing field. That has been one of our concerns here in Canada. It's a concern in the United States too. That's why you see the big three going after U.S. Air and DA. Now they've asked for a review of Continental and Air Canada.

• 1625

Capacity is a problem, but you cannot just mandate a reduction in capacity. It has to be completely regulated. And if you do that, you're going to harm the consumer. I think you have to let the marketplace take care of itself. But we do have excess capacity.

Mr. Manley: So you're saying the solution to the overcapacity is consolidation or the failure of a major carrier.

Mr. Harris: Not necessarily.

Mr. Manley: What other solutions are there?

Mr. Harris: I think there has to be some consolidation and there may be failure of some of those carriers. That's been happening in the rest of the world.

Mr. Manley: You said the two major carriers are providing 95% of the available seat miles. You said overcapacity is 20%. So even if we wiped out all the little guys, we'd still have a serious overcapacity problem. It has to be dealt with somehow. You said it shouldn't be regulation. What are we left with other than the consolidation of the carriers that remain or the failure of a carrier? Is that the picture you're painting for us?

[Traduction]

M. Harris: J'ai parlé des deux grandes compagnies aériennes surtout dans le contexte de leurs opérations internationales. J'avoue que pour moi, les problèmes auxquels se heurte l'industrie sont liés à la transition vers la déréglementation. Je suis en faveur de la déréglementation. À mon avis, cela a été un succès au Canada et également aux États-Unis. Nos gouvernements, de quelque parti qu'ils soient, ont envisagé la déréglementation dans l'intérêt des consommateurs. Je suis convaincu qu'aux États-Unis la déréglementation a été mise en place dans leur intérêt. Sur ce plan là, elle a été un succès.

À l'époque où nous discutons de la déréglementation aux États-Unis, un de mes amis de Georgie, M. Carter, était à la Maison Blanche. Nous disions que la déréglementation provoquerait l'anarchie, mais que si la décision était prise, il ne fallait pas faire les choses à moitié. Le gouvernement américain n'est pas allé jusqu'au bout. On pourrait probablement en dire autant du gouvernement canadien. Malgré tout, l'opération a réussi, car les consommateurs en ont profité. Quant à l'anarchie que nous avions prédite, nous avions prévu que de nouvelles compagnies apparaîtraient et que d'autres disparaîtraient, mais qu'en fin de compte, on assisterait à une grande consolidation. À l'époque, je travaillais pour Delta où nous étions bien décidés à être parmi les survivants. C'est probablement ce qui va se produire: Delta est une des trois grandes compagnies.

Le problème en est un de capacité, mais la solution ne réside pas dans une nouvelle réglementation. À mon sens, la déréglementation est axée sur le marché; c'est lui qui détermine qui s'en tirera. Dans ces conditions, il faut que les joueurs soient tous sur un pied d'égalité. C'est une des questions qui nous préoccupe au Canada, et qui préoccupe également les Américains. C'est pour cela que les trois grands s'en prennent à US Air et à Delta. Maintenant, ils demandent qu'on examine le cas de Continental et d'Air Canada.

Le problème c'est la capacité; mais on ne peut pas tout simplement en ordonner la réduction. Il faudrait une réglementation totale qui ne peut que nuire au consommateur. Il faut laisser le marché s'équilibrer lui-même, mais cela n'empêche pas que nous ayons une capacité excédentaire.

M. Manley: Autrement dit, la solution à cette surcapacité, c'est la consolidation ou encore, le sacrifice d'un grand transporteur.

M. Harris: Pas forcément.

M. Manley: Quelles sont les autres solutions?

M. Harris: Une certaine consolidation est nécessaire, et il y aura peut-être des faillites parmi ces transporteurs également. Cela s'est produit ailleurs dans le monde.

M. Manley: Vous dites que les deux principaux transporteurs fournissent 95 p. 100 des sièges-milles disponibles et que la surcapacité s'élève à 20 p. 100. Dans ces conditions, même si nous éliminions tous les petits transporteurs, il nous resterait un grave problème de capacité. Il faut trouver une solution et vous dites qu'elle ne réside pas dans la réglementation. Que reste-t-il donc, sinon la consolidation des transporteurs restants ou le sacrifice d'un grand transporteur? C'est bien ce que vous nous dites?

[Text]

Mr. Harris: I think that's the track this government and the U.S. government started down when they went to deregulation. I think that's what happens in a deregulated environment in any industry.

I believe the big problem with the airline industry is not with the regulators but with airline management. All airline managements have made many mistakes and that is the primary reason for the problems. We're all wrestling with how to solve that, but I don't see a very good solution.

Mr. Manley: Mr. Corbeil said in the same statement, and I quote: "It may be necessary to suggest a recalibration of the regulatory framework to ensure that it will promote a healthy competitive environment for the airline industry". Do you agree with the solution he's proposing in that statement?

Mr. Harris: No, sir, I do not, because I think re-regulation is contrary to the needs and desire of the country's government and consumer constituency to provide a good product for the consumer. Any re-regulation will not allow that.

Mr. Manley: Let me ask you what may seem to be a naive question then. If overcapacity is the problem and you and your main competitor have 95% of the capacity, why don't you reduce capacity?

Mr. Harris: Because we cannot unilaterally reduce it. If we reduce capacity and Canadian reduces capacity, somebody else is going to move in to take it.

I'll give you the opinion of someone who I think is respected world-wide as far as his airline astuteness, and that's Mr. Crandall. We were at a conference together last Thursday and Friday. We both made addresses. He said you do not take capacity out of the industry or any industry; you move it around. That's what he's in the process of doing in the United States, and I think that's what you're going to be talking about here. I don't know how you get to the bottom line in a deregulated industry. You're just going to have to let some people take hits. As long as you have a level playing field, the best man wins.

In answer to your question, you can't re-regulate, because it hurts the consumer. Those charter carriers handle about 25% of the transcontinental market and about 5% of the total market if you look at all of the Canadian system and all of our system. But you have to let the marketplace take care of itself. If you try to regulate capacity, which will require a regulation of pricing, in my opinion, you are going to severely hurt those entrepreneurial carriers and obviously you're going to hurt the consumer.

• 1630

I have had a conversation about this with several of you that regardless of who they are, there are going to be carriers of that type in the high-density markets. Some of them may fail, but they will be replaced.

[Translation]

M. Harris: C'est en effet la voie que notre gouvernement et le gouvernement américain ont empruntée lorsqu'ils ont amorcé la déréglementation. Dans n'importe quelle industrie, c'est le résultat naturel de la déréglementation.

Dans notre secteur, il me semble que le principal problème ne vient pas de la réglementation, mais bien de la gestion des compagnies aériennes. Toutes les directions de ces compagnies ont commis beaucoup d'erreurs et c'est la principale cause de ces problèmes. Nous cherchons tous à trouver une solution, mais pour l'instant, je n'en vois aucune qui soit vraiment bonne.

M. Manley: Dans la même déclaration, M. Corbeil a dit, et je cite: «Il sera peut-être nécessaire de suggérer le recalibrage de la réglementation, afin de s'assurer qu'elle offrira un environnement sain et compétitif à l'industrie aérienne.» Est-ce que vous êtes d'accord sur la solution qu'il propose?

M. Harris: Non, je ne le suis pas, car je suis convaincu que ni le gouvernement, ni les consommateurs ne souhaitent une nouvelle réglementation qui n'est dans l'intérêt de personne. Ce n'est pas en la rétablissant qu'on offrira un bon produit au consommateur.

M. Manley: Dans ce cas, je vais vous poser une question qui vous semblera peut-être naïve: S'il s'agit d'un problème de surcapacité, et si votre principal concurrent et vous-même détenez 95 p. 100 de la capacité, pourquoi ne la réduisez-vous pas?

M. Harris: Parce que nous ne pouvons pas le faire unilatéralement. Si nous la réduisons et que Canadien en fasse autant, quelqu'un d'autre va forcément en profiter.

Je vais vous citer l'opinion de quelqu'un qui est respecté dans le monde entier en tant que véritable expert en matière de transport aérien; il s'agit de M. Crandall. Nous avons assisté ensemble à une conférence jeudi et vendredi derniers. Nous avons tous les deux pris la parole et, de son côté, il a dit qu'on ne pouvait pas réduire la capacité dans une industrie, quelle qu'elle soit, le bon moyen étant de la déplacer. C'est ce qu'il est en train de faire aux États-Unis et c'est probablement ce dont vous allez discuter ici. Dans un environnement déréglementé, je ne vois pas ce qu'on peut faire d'autre. Il va falloir que certains écopent. À condition que tout le monde soit sur un pied d'égalité, c'est le meilleur qui gagne.

En réponse à votre question, on ne peut pas rétablir la réglementation, car elle nuit au consommateur. Les vols nolisés représentent environ 25 p. 100 du marché transcontinental et environ 5 p. 100 de l'ensemble du marché, canadien et américain. Il importe de laisser le marché se débrouiller tout seul. En tentant de réglementer la capacité, ce qui exige une réglementation des prix, on risque de porter un rude coup à ces transporteurs entreprenants et, par voie de conséquence, au consommateur.

J'en ai déjà discuté avec plusieurs d'entre vous et nous avons reconnu qu'il y aurait toujours des transporteurs de ce genre dans les marchés à haute densité. Certains échoueront, mais ils seront remplacés par d'autres.

[Texte]

Mr. Manley: One of the things I found difficult to understand over the past year has been that there seems to be general consensus—and you've reiterated it today—that there is overcapacity.

Mr. Harris: Yes, sir.

Mr. Manley: Yet last summer Air Canada increased its capacity by a variety of figures, depending on whose numbers you believe. You might want to confirm or deny that, I don't know.

There was a well-publicized exchange of press releases between yourselves and your competitor as to who was reducing whose capacity by how much from one day to another. There seems to be this consensus, shared by the minister and the Minister of Finance as well. I have a letter from him saying that overcapacity is a big problem. Everybody agrees, and yet last summer Air Canada was increasing capacity.

This year there doesn't seem to be any ability between yourselves and Canadian to reduce capacity in any meaningful way, and you're telling me that others are willing to get into this over-supplied market and somehow contribute even more capacity without the ability, certainly for you and your competitor, to make money at it.

Mr. Harris: We would like to reduce capacity. We are taking out capacity in a selected manner. We have a 747-100 that right now is effectively on the ground. We were going to fly our 727s that we have sold to Federal Express through to next September. We took them out of the schedule, effective in November; we reduced that capacity.

We are reducing capacity in selected markets, so we certainly are reducing present capacity over last summer's capacity. We'll have less capacity in the marketplace this summer than we did last summer, as far as airplanes and actual ASMs, but we cannot unilaterally pull out, because when we pull out, to make it work we'd take out seats. But if we set those on the ground, we still have the ownership costs. So we have to get rid of the airplanes.

If we take it out, we also have to get rid of some more people and we give up the revenue. Now we can handle that if there's a long-term ability to accomplish that, but as soon as we have taken it out our competitors like Nationair have moved in behind it. Over the last three months, 90 days, they have increased their operations considerably, especially in the Montreal-Toronto market. So if we pull out, they move in. We lose money. It's as simple as that. We just can't pull it out on a unilateral basis.

It gets back to your two points. You have to let the marketplace take care of itself. There is some hurt when that happens, but that does lead to consolidation or it does lead to some people going out of business.

The Chairman: Mr. Angus.

[Traduction]

M. Manley: Cette surcapacité dont vous avez encore parlé aujourd'hui et sur laquelle tout le monde semble être d'accord est une des choses que j'ai eu du mal à comprendre au cours de l'année passée.

M. Harris: Oui monsieur,

M. Manley: Et pourtant, l'été dernier, Air Canada a encore augmenté sa capacité, et là, tous les chiffres ne concordent pas. Je ne sais pas si vous voulez confirmer cela ou pas.

Votre concurrent et vous même avez fait assaut de communiqués de presse dont on a beaucoup parlé, où il était question de qui réduisait la capacité de qui d'autre et de combien d'un jour à l'autre. Apparemment, tout le monde partage cet avis, le ministre des Transports et celui des Finances également. Il m'a envoyé une lettre me disant que la surcapacité était un problème. Tout le monde est d'accord et pourtant, l'été dernier, Air Canada augmentait encore sa capacité.

Cette année, il semble que ni Canadien ni vous même ne soyez en mesure de réduire véritablement votre capacité et, en même temps, vous me dites qu'il y a d'autres transporteurs qui sont tout prêts à se lancer sur ce marché déjà engorgé et à aggraver les choses, sans que personne, et certainement pas vous ou votre concurrent ait le moindre espoir de faire des bénéfices.

M. Harris: Nous aimerions bien pouvoir réduire la capacité. Nous le faisons de façon sélective. À l'heure actuelle, nous avons un 747-100 qui est, à toutes fins utiles, immobilisé. Les 727 que nous avons vendus à Federal Express, nous devions les utiliser jusqu'en septembre prochain, mais nous les avons retirés de la circulation à partir de novembre, ce qui a réduit d'autant la capacité.

Nous réduisons la capacité dans certains marchés, et il est certain que nous la réduisons par rapport à ce qu'elle était l'été dernier. L'été prochain, nous aurons moins d'appareils et moins de sièges milles, mais nous ne pouvons pas faire marche arrière unilatéralement, car, nous serions forcés de supprimer des sièges. Quand nous immobilisons appareils, les frais continuent à courir. Autrement dit, nous devons nous débarrasser des appareils.

Dans ce cas-là, nous devons également licencier du personnel et renoncer au revenu que nous obtenions. Ce serait possible à condition de pouvoir le faire à long terme, mais dès que nous réduisons notre capacité, nous avons des concurrents comme Nationair qui s'empressent de prendre notre place. Ces derniers trois mois, les opérations de cette compagnie ont beaucoup augmenté, en particulier sur le couloir Montréal-Toronto. Donc, dès que nous reculons, quelqu'un prend notre place. Nous perdons de l'argent. C'est aussi simple que cela. Il nous est tout simplement impossible de reculer unilatéralement.

Mais cela nous ramène à vos deux observations; il faut laisser le marché se régler tout seul. Cela ne va pas toujours sans douleur, mais au moins cela conduit à une certaine consolidation ou encore à un certain nombre de faillites.

Le président: Monsieur Angus.

[Text]

Mr. Angus: Mr. Harris, gentlemen, welcome. I guess in some ways it's ironic that you're here today because, if I'm not mistaken, this is the first time Air Canada has appeared before the transport committee not as a crown corporation. Since the privatization, this is the first time you've been here under your new structure, so I welcome you.

Let me say at the outset, Mr. Harris, about your remarks earlier to my colleague, Mr. Manley, in effect about the survival of the fittest, I want to remind you that attached to those losers are thousands of employees who have worked their buns off to make their company survive, to make their company competitive. To hear you say it's just the price we have to pay, I am sorry, sir, I do not find acceptable. It really disturbs me to hear spoken of in such a casual way what we are here for and concerned about, which is the future of the industry in Canada. But let me leave that aside and get into some of the specifics.

In terms of the request of the minister for the industry to reduce capacity—and I agree with you when you say we can't do it by ourselves, we can't do it unilaterally. Even if we and Canadian agreed to do it, there are others who will want to come into play. Nationair did that and you indicated that it cost Air Canada money. Did Nationair attract any new flyers into the market, whether between Toronto and Montreal, which is where I suspect you have the most experience, or between Toronto and Halifax, which they recently announced? Or did they just carve up an already weak turf?

• 1635

Secondly, this kind of competition, which as we all know is not on a level playing field because they don't pay the same kinds of rates that Canadian and Air Canada do—there's even some question about whether or not they're paying other bills to the Government of Canada—what is the cost to Air Canada and to Canadian of having this kind of competition coming in and stealing the cream?

Mr. Harris: First of all, I assume that all of us in this room are focusing on people, on the consumer, and that we want to provide a good product at a good price. This is a demand of consumers world-wide. On that basis, some of the solutions I could suggest to you are not satisfactory, either politically or otherwise.

Second, I apologize if I came across as being casual about people going out of business and losing their jobs. In my 39 years in the airline business I think I have been very sensitive to the people. I am empathetic with the people at Nationair, I am empathetic with the people at Canadian Airlines, and I'm one of the first ones to say to our people that the people at Canadian Airlines are the ones who are making it survive today.

[Translation]

M. Angus: Monsieur Harris, messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Il y a une certaine ironie à votre présence ici, car, si je ne me trompe pas, c'est la première fois qu'Air Canada comparaît devant le Comité des transports depuis que cette compagnie n'est plus une société d'État. Depuis sa privatisation et la mise en place de votre nouvelle structure, c'est la première fois que vous venez ici et je vous souhaite la bienvenue.

Monsieur Harris, je reviens tout d'abord sur ce que vous avez dit tout à l'heure à M. Manley, au sujet de la survie du plus fort. Je me permets de vous rappeler que des milliers d'employés qui se sont donné beaucoup de mal pour que leur compagnie survive, pour qu'elle soit compétitive, dépendent des perdants. Quand vous dites que c'est le prix à payer, je suis désolé, mais je trouve cela inacceptable. Je dois dire que je suis un peu troublé d'entendre parler à la légère d'un sujet aussi sérieux qu'est l'avenir même de l'industrie au Canada. Mais laissons cela et passons un peu aux détails.

Le ministre veut que l'industrie réduise sa capacité et, je suis d'accord avec vous que nous ne pouvons pas le faire seuls, c'est-à-dire unilatéralement. Même si Canadien et nous-mêmes étions d'accord pour le faire, il y en aurait d'autres qui essaieraient d'entrer en scène. C'est ce que Nationair a fait et, comme vous l'avez dit, cela a coûté cher à Air Canada. Est-ce que Nationair a attiré de nouveaux clients sur le marché, entre Toronto et Montréal, l'itinéraire que vous connaissez probablement le mieux, ou bien entre Toronto et Halifax, parcours que cette compagnie va exploiter? Ou encore, s'est-elle taillé une place dans un créneau déjà pas très brillant?

De plus, cette concurrence, comme nous le savons tous, ne s'exerce pas dans des conditions égales, car ces compagnies ne paient pas les mêmes tarifs que Canadien et Air Canada. On peut même se demander si certaines autres factures sont payées au gouvernement du Canada. Dans ces conditions, combien la concurrence d'une compagnie qui vole toute la crème du gâteau coûte-t-elle à Air Canada et à Canadien?

M. Harris: Pour commencer, j'imagine que tous, dans cette pièce, nous avons le même objectif, c'est-à-dire le client, le consommateur à qui nous voulons offrir un bon produit à un bon prix. C'est ce que réclament les consommateurs du monde entier. Pour cette raison, les solutions que je pourrais vous proposer ne seraient pas satisfaisantes, ni sur le plan politique, ni autrement.

Deuxièmement, si vous avez eu l'impression que je parlais à la légère des faillites et des gens qui perdent leur emploi, je vous prie de m'en excuser. Depuis 39 ans que je travaille dans ce secteur, je crois avoir toujours pris à coeur les intérêts des gens. J'ai beaucoup de sympathie pour les employés de Nationair, pour ceux de Canadien International et je suis un des premiers à répéter chez nous que si Canadien international existe encore aujourd'hui, c'est bien à cause de ses employés.

[Texte]

Most of us in the industry are struggling with solutions to the kinds of problems you are questioning me about, and nobody has yet come up with a perfect answer. To get down to the specifics of your questions on Nationair, I think the way you put it is good—they took their market share out of an already weak market. Our conclusion is that's what they did.

As far as our numbers—I don't know the exact numbers of our friends at Canadian—we were carrying about 2,100 passengers per day between Montreal and Toronto. When Nationair went in with that fare, in trying to respect what the federal government was trying to do—

Mr. Angus: Don't look at me when you say that.

Mr. Harris: We did not want to be the big bad guy trying to hurt the little fellow coming in, so we did not match his fare. Of course, Mr. Obadia was quoted in the paper as saying he felt that when they came in, the two big guys ought to have just let them alone and let them underprice the product. I don't understand that logic, but I'm sure he felt that way. But we didn't match it in November and we didn't match it in December. Canadian matched it in December.

We said what are we going to do next. January was looking terrible for bookings. We came to the conclusion that if Canadian extended their match then we would match on a limited basis. We were also going to put in another fare above that, because we felt that with our Aeroplan program and other things, our product could attract a customer at a higher price, and we did that. At the time we didn't match we had 2,100 passengers a day, but by the end of December we went down to 1,500. I don't know how much they took from Canadian, but they took 600 passengers per day from us.

Obviously if we could have destroyed that capacity, cut up those airplanes, let the people go, and have taken away the equipment and so forth, maybe we could have offset the resulting loss of revenue, but we chose not to do that. We did say that we think we have a product that we can sustain long-term at a higher level, and obviously they think—many businessmen tell us so—they have a good product.

We decided that our people would strive harder—and they have—to match or better that product, so we gritted our teeth and said we won't match it on a sustained total capacity basis and we went with a higher fare. That higher fare is what we have in there now. That was our answer to the competition. We think we had to do that to be competitive.

The last point I would like to make is that I want to refute anything that gave you the idea that I have a casual feeling about people losing their jobs. I don't.

[Traduction]

Dans cette industrie, nous nous débattons tous pour trouver des solutions aux problèmes que vous soulevez et, pour l'instant, personne n'a trouvé de réponse parfaite. Quant à vos questions à propos de Nationair, vous l'avez fort bien dit, cette compagnie s'est taillé une part d'un marché qui n'était déjà pas très brillant. C'est comme cela que nous voyons les choses.

Quant aux chiffres, et je ne connais pas ceux de nos amis de Canadian, nous transportons environ 2 100 passagers par jour entre Montréal et Toronto. Quand Nationair a institué ses tarifs, pour essayer de respecter ce que le gouvernement fédéral tentait de faire. . .

M. Angus: Ne me regardez pas quand vous dites cela.

M. Harris: Nous n'avons pas voulu être le gros méchant loup et essayer d'écraser cette brebis nouvelle venue, nous n'avons donc pas baissé nos tarifs. Bien sûr, d'après les journaux, M. Obadia aurait dit qu'à son avis, les deux grands auraient dû laisser cette compagnie tranquille, c'est-à-dire la laisser couper les prix en paix. C'est un raisonnement que je ne comprends pas, mais je suis certain qu'il pensait ainsi. Cela dit, nous n'avons pas baissé nos prix en novembre, ni en décembre non plus. Canadian les a baissés en décembre.

Nous nous sommes demandé ce que nous allions faire. Les réservations en janvier allaient être désastreuses. Nous sommes parvenus à la conclusion que si Canadian maintenait ses bas prix, nous allions devoir le faire aussi pendant un certain temps. En même temps, nous avons institué un tarif plus élevé car, avec notre programme Aeroplan, entre autres, il nous a semblé que nous pouvions attirer une clientèle qui paierait plus cher. C'est ce que nous avons fait. Avant de baisser nos tarifs, nous transportons 2 100 passagers par jour, mais à fin décembre, ce nombre était tombé à 1 500. Je ne sais pas combien de clients Nationair a enlevés à Canadian, mais ils nous en ont pris 600 par jour.

Évidemment, si nous avions pu réduire cette capacité, supprimer les avions, congédier les employés et nous débarrasser de l'équipement, peut-être aurait-il été possible de compenser le manque à gagner, mais nous avons décidé de ne pas le faire. Nous avons dit que nous pensons avoir un produit que nous pouvons offrir à un long terme à un prix plus élevé et les clients estiment manifestement quant à eux—de nombreux gens d'affaire nous l'on dit—avoir un bon produit.

Nous avons décidé que nos gens devraient faire plus d'efforts—et c'est ce qui s'est passé—pour offrir un produit équivalent ou meilleur. Nous avons donc retroussé les manches et dit que nous n'allions pas damer le pion de façon soutenu à l'égard de notre capacité totale, mais que nous opterions pour un tarif plus élevé. Voilà où en sont les choses à l'heure actuelle. C'était là la réponse à nos concurrents. Nous pensions qu'il fallait le faire pour être compétitifs.

J'aimerais enfin dissiper toute impression que vous avez pu avoir que je prends les pertes d'emplois très à la légère. Ce n'est pas du tout le cas.

[Text]

Mr. Angus: You didn't indicate what the cost is to Air Canada. Some 600 passengers a day has to be one hell of a bite out of your bottom line, in addition to whatever cuts you have taken in terms of the fares for those people who stay with you because of Aeroplan points and things like that. Do you have a sense of what the financial impact of Nation Air coming into that market has been for Air Canada? It must be significant.

Mr. Harris: It was significant. You can work out the numbers yourself for just that one market pair. You could multiply the 600 passengers by an average one-way loss to us. We are a little over 200 on a return. If you take half of that and multiply it by 100, you can determine our loss.

Mr. Angus: You could make a lot of payments on any equipment you have.

Mr. Harris: Yes.

Mr. Angus: Let me shift to another area. You mentioned "open skies" in your presentation, and the possible impact of that. Negotiations are still under way, so we don't yet have an open skies agreement.

Can you tell us what it means to Air Canada—assuming you do get approval—to invest in an American carrier? How will that give you anything different from what you may or may not get through an open skies, if that agreement is completed as we see it today? Does it give you any greater advantage, or does it get you in ahead of what anybody else would get under open skies?

Mr. Harris: We have several reasons for justifying investment in Continental. The part we are guaranteeing is \$235 million, but we are really only putting in \$55 million cash for equity. We will invest \$30 million as preferred convertibles at up to 12% interest. The 150 million subordinated Bs have already been placed, so we will have an investment of \$55 million for equity.

There are several things to justify the risk of that investment. One is synergies on passenger revenues. I mentioned the maintenance part, but on the passenger revenues we already have some interface with them at Newark. We can enhance that by more flights, and we will once they come out of bankruptcy. We have some authority into Houston, which we will use as they come out of bankruptcy. That will generate revenue synergies, but there will be much greater synergies if we get open skies.

[Translation]

M. Angus: Vous n'avez pas dit combien il en coûte à Air Canada. Six cents passagers environ par jour, c'est un gros morceau, surtout si vous ajoutez cela aux réductions que vous avez dû consentir sur les tarifs que paient les clients qui vous restent attachés à cause du programme Aéroplan, etc. Avez-vous une idée de l'incidence financière qu'a eue sur Air Canada l'arrivée sur le marché de Nationair? Elle doit être considérable.

M. Harris: Elle l'a été. Vous pourriez vous-même faire vos calculs à partir de ces chiffres pour ces deux seules villes. Vous pourriez multiplier ces 600 passagers par une perte moyenne sur un parcours aller simple. Pour le retour, on est à un peu plus de 200. Si vous prenez la moitié de ce chiffre et vous la multipliez par 100, vous avez une idée de notre perte.

M. Angus: Vous pourriez faire avec cela d'importants paiements sur votre équipement.

M. Harris: En effet.

M. Angus: Permettez-moi de passer maintenant à un autre aspect. Vous avez, dans le cadre de votre exposé, fait état de la libéralisation des services aériens et de l'incidence possible que cette politique pourrait avoir. Les négociations sont toujours en cours, et il n'y a toujours pas d'accord là-dessus.

Pourriez-vous nous dire ce que cela signifierait pour Air Canada—en cas d'approbation—d'investir dans un transporteur américain? Comment cela vous donnerait-il autre chose que ce que vous pourriez obtenir dans le cadre de la libéralisation si, bien sûr, l'accord tel que nous l'envisageons aujourd'hui finit par être négocié? Cela vous donnera-t-il un avantage de plus, ou bien vous permettra-t-il de prendre une avance par rapport à ce que tous les autres obtiendraient par la libéralisation?

M. Harris: Plusieurs raisons justifient un investissement dans Continental. La partie que nous garantissons se chiffre à 235 millions de dollars, mais nous n'investissons en fait que 55 millions de dollars en capital-actions. Nous investirons 30 millions de dollars en actions privilégiées convertibles à un taux d'intérêt pouvant aller jusqu'à 12 p. 100. Les 150 millions d'actions classe B, à droit de vote limité, ont déjà été placées, et nous aurons donc un investissement dans le capital-actions de 55 millions de dollars.

Plusieurs choses justifient le risque que nous prenons avec cet investissement. Tout d'abord, la synergie quant aux revenus tirés de la vente des billets. J'ai fait état de l'aspect maintenance, mais en ce qui concerne les revenus tirés de la vente de billets, nous avons déjà une certaine interface avec cette compagnie à Newark. Cette situation pourrait être améliorée encore par une multiplication des vols, et c'est sans doute ce que nous ferons une fois que la compagnie ne sera plus en faillite. Nous avons une autorisation pour Houston et nous nous en servirons lorsque la situation s'améliorera. Cela donnera lieu à une synergie sur le plan des revenus, mais il y aura encore plus de synergie avec l'avènement de la libéralisation.

[Texte]

That's one of the reasons our relationship with them and with United will be enhanced under open skies. We can feed more flights into their hubs and that will generate reciprocal flights into our hubs of Toronto, Montreal and Vancouver, as well as some other cities they may want to come into. We certainly will be feeding them from point cities other than just hub cities, so it will be enhanced by an open skies approach.

Mr. Angus: Is it important that your agreement with the American carrier be in place and up and running before open skies comes into being, or does it matter?

Mr. Harris: It will be enhanced if it's in place beforehand, but we are not waiting for it. We are proceeding with or without open skies. To clarify our position on open skies, when the discussions were put on hold in December, our position was and still is that we are in favour of open skies. However, we were in favour of three caveats which were especially applicable to Canadian Airlines and us. These three caveats were access, phase-in, and dispute resolution. There were some other things we were asking for, but those have gone by the wayside.

• 1645

We feel that with open skies, and I believe everyone in this room who supports open skies sees it as a support for the community and therefore for people. . . In order for that benefit to be sustained you have to do something that retains a healthy Canadian airline industry, otherwise it's all going away.

We are pushing for open skies in spite of the fact that even with a phase-in, initially we will be hurt. For example, we know that American Airlines, right here in Ottawa, wants to put in about ten flights a day, starting on day one, to three of their hubs—three to one, three to another, and four to another. Unless you can generate that much new traffic, a lot of it will come out of the carriers now flying out over Montreal and Toronto.

Mr. Angus: It might reduce the load at Toronto.

Mr. Harris: That's right, but we would be reducing it involuntarily. We wouldn't be reducing capacity but we certainly would be reducing loads. So we are in favour of open skies. It would enhance that relationship you asked about, but we are not waiting for that.

Mr. Angus: Thank you.

Mr. Shields: I guess it would go without saying, Mr. Harris, that the chief executive officer and the board of directors of PWA would not agree totally with your presentation today. Do you think they would agree with your presentation today?

[Traduction]

Voilà l'une des raisons pour lesquelles nos rapports avec Continental et United s'amélioreront grâce à cette libéralisation des services aériens. Nous pourrions programmer plus de vols vers leurs plaques tournantes, ce qui multiplierait en contrepartie leurs vols vers les nôtres que sont Toronto, Montréal et Vancouver ainsi que sur d'autres villes qui les intéresseront peut-être. Nous continuerons de les alimenter à partir non seulement d'aéroports plaques tournantes, mais également de petites villes, et tout cela sera donc amélioré grâce à la politique de libéralisation.

M. Angus: Est-ce important que votre entente avec le transporteur américain soit déjà en place et en vigueur avant l'avènement de cette libéralisation, ou bien cela ne change-t-il rien pour vous?

M. Harris: Notre situation serait meilleure si l'accord était déjà conclu, mais nous n'allons pas attendre. Nous irons de l'avant, avec ou sans cet accord. Pour que notre position à ce sujet soit bien claire, je tiens à dire que lorsque les discussions ont été suspendues en décembre, nous avons dit que nous étions favorables à la libéralisation. Nous n'avons pas changé d'idée depuis. Nous étions cependant favorables à trois conditions qui se seraient tout particulièrement appliquées à Canadian ainsi qu'à nous. Ces trois conditions visaient l'accès, l'entrée en vigueur progressive et les mécanismes de règlement de différend. Nous demandions un certain nombre d'autres choses également, mais celles-ci ont été laissées de côté.

Nous pensons qu'avec la libéralisation, et je pense que toutes les personnes dans cette salle qui appuient cette politique y voient un mécanisme de soutien pour les collectivités et, conséquent pour les citoyens. . . Pour que cet avantage soit maintenu, il faut faire quelque chose qui garantisse une industrie canadienne des transports aériens saine, sans quoi tout sera perdu.

Nous poussons dans le sens de la libéralisation en dépit du fait que même avec une entrée en vigueur progressive, nous en souffrirons au début. Nous savons, par exemple, que la compagnie American Airlines souhaite offrir, dès le premier jour, 10 vols quotidiens à partir d'Ottawa vers trois de ses plaques tournantes—trois vols vers l'une, trois vols vers l'autre et quatre, vers la troisième. À moins de trouver une nouvelle clientèle, un nombre important de passager sera puisé auprès des transporteurs qui assurent aujourd'hui le service à partir de Montréal et de Toronto.

M. Angus: Cela pourrait réduire la congestion à Toronto.

M. Harris: C'est vrai, mais ce serait un effet involontaire. Nous ne réduirions pas la capacité, mais le volume. Nous sommes donc favorables à la libéralisation. Elle améliorerait les relations au sujet desquels vous nous avez interrogés, mais nous n'allons pas attendre pour bouger.

M. Angus: Merci.

M. Shields: J'imagine qu'il va sans dire, monsieur Harris, que le président directeur général et le conseil d'administration de PWA ne seraient pas entièrement d'accord sur ce que vous nous avez dit aujourd'hui. Pensez-vous qu'ils approuveraient le contenu de votre exposé?

[Text]

Mr. Harris: I think there would be a fair amount of agreement.

Mr. Shields: You think that PWA would agree that 13 of the last 16 deep fare discounts were initiated by them? I've heard different comments from them.

Mr. Harris: Yes, they have stated differently on that, but all you have to do is pull out the records.

Mr. Shields: I don't want to get into a debate. All I am saying is that I think they would debate you on a number of the comments you made regarding Canadian and Pacific Western Airlines.

Mr. Harris: All right.

Mr. Shields: They would make the point, I think, that a lot of their present difficulties stem from the predatory activities of Air Canada. Is that—

Mr. Harris: I think it's unfair for you to say that we have predatory pricing. They have alleged that.

Mr. Shields: That's all I'm asking. They have alleged this.

Mr. Harris: We don't agree with them.

Mr. Shields: Right, so I am saying your presentation today would create considerable debate with the chief executive officer of Canadian Airlines or PWA. Is that correct or not?

Mr. Harris: It would cause considerable debate. I think Rhys and Kevin and I are friends. I was friends with them before I came to Canada, and I think we are still friends. They are struggling to survive just like we are struggling to survive, and I am empathetic with that. You do a lot of things when you are trying to keep from drowning, so I am empathetic with that.

Back in October when we were trying to put a merger together, I don't think anybody worked harder than Kevin and his management team and us and our management team. We had an operational financing and transitional plan that both boards reviewed on October 27. Kevin and I both recommended it to our boards. He was in our board meeting, and if we could have gotten by the debt thing I would have gone over to his board to recommend acceptance just as he had recommended to us.

• 1650

So my first response to your question, having worked so closely with them in that process, is that we think much alike about some of the solutions to industry problems in Canada. These problems are not necessarily unique to Canada. The industry had big problems in the United States.

Mr. Shields: An internal memo has come to light regarding the scorched earth policy in which Air Canada would do what they had to do to put the other national carrier under. Do you want to comment on that?

Mr. Harris: I think I will defer to the chairman's direction on that.

[Translation]

M. Harris: Je pense qu'ils seraient d'accord là-dessus à plusieurs égards.

M. Shields: Vous pensez que PWA conviendrait que 13 des 16 dernières grosses réductions de tarif lui sont imputables? Ce n'est pas ce que m'ont dit les représentants de cette compagnie.

M. Harris: Il vous ont peut-être dit autre chose là-dessus, mais il suffit de sortir le dossier.

M. Shields: Je ne voudrais pas m'engager dans une discussion là-dessus. Je dis simplement qu'ils réfuteraient, à mon avis, un certain nombre d'observations que vous avez faites relativement à Canadien et à Pacific Western Airlines.

M. Harris: Je veux bien.

M. Shields: Je pense qu'ils diraient qu'un grand nombre des difficultés qu'ils connaissent à l'heure actuelle découlent des pratiques d'éviction d'Air Canada. Est-ce. . .

M. Harris: Je pense qu'il est injuste de dire que nous pratiquons des prix d'éviction. C'est ce qu'ils prétendent.

M. Shields: C'est tout ce que je vous demande. C'est ce qu'ils prétendent.

M. Harris: Nous ne sommes pas d'accord avec eux.

M. Shields: Très bien, et c'est pourquoi je dis que votre exposé d'aujourd'hui n'aurait sans doute pas l'aval du président directeur général de Canadien ou de PWA. Qu'en dites-vous?

M. Harris: Cela susciterait sans doute beaucoup de discussions. Je pense que Rhys, Kevin et moi sommes des amis. Nous étions amis avant que je ne vienne au Canada, et je pense que nous le sommes toujours. Ils luttent pour leur survie comme nous nous luttons pour la nôtre, et c'est une chose que je comprends bien. On fait beaucoup de choses lorsqu'on se débat pour ne pas se noyer, et je comprends très bien cela.

En octobre, lorsque nous essayions d'organiser une fusion, personne n'a, je pense, travaillé plus fort que Kevin et son équipe de gestion et nous et la nôtre. Nous avions un plan de transition opérationnel et financier que les deux conseils d'administration ont examiné le 27 octobre. Kevin et moi-même en avons chacun recommandé l'adoption auprès de nos conseils d'administration respectifs. Il a assisté à la réunion de notre conseil d'administration et, si nous avions pu régler la question de la dette, j'aurais pu aller voir son conseil pour recommander l'adoption du plan, tout comme il l'avait fait chez nous.

Pour répondre à votre question, nous avons travaillé très étroitement avec eux dans tout ce processus, et je pense que nous partageons les mêmes opinions sur certaines solutions aux problèmes du secteur des transports aériens au Canada. Ces problèmes ne sont pas forcément particuliers au Canada. Le secteur connaît de gros problèmes aux États-Unis.

M. Shields: Il a été question d'une note de service interne concernant la politique de la terre brûlée en vertu de laquelle Air Canada ferait ce qu'il faudrait pour écraser l'autre transporteur national. Auriez-vous quelque chose à dire à ce propos?

M. Harris: Je pense que je m'en remettrai au président pour cela.

[Texte]

The Chairman: Mr. Shields, we discussed this very issue prior to the meeting. I think committee members recognized that the issue you're speaking about, particularly with reference to "scorched earth"—this terminology has been brought up before the tribunal. I would caution you against that sort of questioning and request that we move on to another issue. The witnesses should disregard the question.

Mr. Shields: Mr. Chairman, perhaps I could put it another way. During his presentation Mr. Harris alluded to a number of losses because of overcapacity and so on, and the downsizing of the operation to improve their competitive position. Was there a policy in effect at Air Canada to do whatever had to be done—by cutting fares, which would mean a loss of profit—to push the other national carrier out of business? Is that getting too close again?

The Chairman: As long as Air Canada is able to address that particular question in the context of their general policy vis-à-vis their ability to be competitive, I think we can accept that question.

Mr. Harris: Mr. Shields, I came onboard Air Canada almost a year ago, on February 20, 1992. It was my immediate directive that we would move Air Canada away from using discount fares to raise the yield of the airline. I would never allow a management team of which I was part, and certainly not one in which I was CEO, to set out to do the kind of things you're referring to. You have to fight with integrity in the marketplace. You have to be competitive on fares. We are shooting ourselves in the foot. My whole aim since last February has been to get the fare levels up, because I think that's best for Canadian and best for us too.

Mr. Shields: My final question is one that I struggle with personally. If there was a merger of Air Canada and Canadian, we would have one national carrier in Canada. There would be a severe lack of domestic competition. As you know, the international markets are very competitive, so this amalgamated company would be up against some severe competition internationally. Because of the monopoly situation, I think there would always be a danger of keeping the fares high in Canada to subsidize price wars internationally.

• 1655

My own view is that's exactly what has happened in the past with some of our banks, because we have so few. They go out and lose a pile of money in South America or wherever, and then recapitalize the banks on the Canadian taxpayer, the Canadian consumer. I can see the danger of this happening with one Canadian national carrier. Would you like to respond to that?

Mr. Harris: Yes, sir, I would. I understand what you're saying, and I think you're right. There is that danger. We don't think it will happen, because since we in Canadian made our attempt in October things have been changing here

[Traduction]

Le président: Monsieur Shields, nous avons discuté de cette question avant la réunion. Je pense que les membres du comité ont reconnu que le point auquel vous faites allusion, surtout en ce qui concerne la «terre brûlée»... ces termes ont été évoqués devant le tribunal. Je vous recommanderais de vous abstenir de poser ce genre de question et vous demanderais de passer à autre chose. Les témoins ne devraient tenir aucun compte de cette question.

M. Shields: Monsieur le président, je pourrais peut-être la poser autrement. Dans son exposé, M. Harris a évoqué un certain nombre de pertes dues à la surcapacité, etc. et la réduction des opérations en vue d'améliorer la situation concurrentielle de la compagnie. Air Canada avait-elle pour politique de faire ce qui était nécessaire—en réduisant ses tarifs, ce qui se solderait par une diminution des profits—pour acculer à la faillite l'autre transporteur national? Est-ce que je vais de nouveau trop loin?

Le président: Si les représentants d'Air Canada peuvent répondre à cette question dans le contexte de la politique générale de la compagnie en ce qui concerne sa capacité d'être concurrentielle, alors je pense que la question est recevable.

M. Harris: Monsieur Shields, je suis arrivé à Air Canada il y a presque un an, le 20 février 1992 plus précisément. J'avais tout de suite donné pour directive d'abandonner le recours aux tarifs réduits pour augmenter le rendement de la compagnie. Je ne permettrai jamais à une équipe de gestion à laquelle j'appartiens, et certainement pas dont je serais directeur, de faire le genre de choses dont vous venez de faire état. Il faut lutter avec intégrité sur le marché. Il faut être compétitif sur le plan des tarifs. Je me consacre depuis février à relever les tarifs, car je pense que cela est dans l'intérêt et de Canadien International et de notre compagnie.

M. Shields: La dernière question que j'aimerais vous poser concerne quelque chose qui me préoccupe beaucoup. S'il y avait fusionnement d'Air Canada et de Canadien International, nous nous retrouverions au Canada avec un seul transporteur national. Il n'y aurait plus de concurrence à l'échelle nationale. Comme vous le savez, les marchés internationaux sont très concurrentiels, et cette compagnie fusionnée aurait à faire face à une très vive concurrence internationale. Étant donné la situation de monopole que connaîtrait la compagnie, il y aurait, toujours, à mon sens, le danger que les prix intérieurs soient maintenus à des niveaux élevés pour subventionner des guerres de prix à l'échelle internationale.

C'est, à mon avis, précisément ce qui s'est passé avec certaines de nos banques, car nous en avons si peu. Elles se lancent et perdent plein d'argent en Amérique du Sud ou ailleurs, puis elles reconstituent leur capital sur le dos des contribuables et des consommateurs canadiens. Il me semble que l'on courrait le même risque s'il n'y avait plus qu'un seul transporteur national canadien. Auriez-vous quelque chose à dire là dessus?

M. Harris: Oui. Je comprends ce que vous dites, et je pense que vous avez raison. Il y a un risque. Nous ne pensons pas que c'est ce qui se produira parce que, depuis l'initiative que nous avons prise chez Canadien International

[Text]

in Canada. An example is what Nationair has attempted to do and is doing. Canada 3000 is maybe a little larger carrier, and there is Air Transat. I think we've had at least two different business groups approach us and ask if Air Canada would help them get in business in the rapid air corridors. We didn't wish to pursue that, but there are people out there who can get cheap airplanes and a lot of crews.

I think you're right, and I am very pro-competition. There has to be competition in order to protect the consumer. I think, especially with what's going on right now, the consumer is going to get the opportunity to buy a cheap ticket. I think in the long term you're going to see, especially in North America, a move by the U.S. carriers and by us in Canada to a new type of product. It will be aimed at giving the best seat possible to the consumer for a very competitive price. I think the consumer is really going to win.

The Chairman: I will again caution our members that with the tenor of Mr. Shields's question we were coming dangerously close to infringing on what is before the tribunal. The entire concept of asking the witnesses to speculate on what the future might hold for one airline in this country vis-à-vis even the international marketplace comes dangerously close to infringing upon the conditions we spoke about earlier.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): I don't know very much about the airline industry and consider myself pragmatic. Securing adequate service at the lowest possible cost is a reasonable objective.

Is the airline industry a natural monopoly? Considering the kind of capital investment that's involved in any country, is there enough there to support competition?

Mr. Harris: Yes, I think there is. With 27 million to 30 million people I think there is enough to support competition. I think that is also reconfirmed by the American carriers that wish to get into the Canadian big three cities on an unrestricted basis as soon as possible, because two-thirds of the traffic transborder is made up of Canadians. Unfortunately for those of us in Canada who are trying to compete with the guys from the south, about half of that two-thirds is carried by the American carriers.

• 1700

To focus specifically on your question, I do think there is enough of a marketplace to be competitive. And it is not a monopoly-type industry, because it is conducive to entrepreneurial activity, especially now because of the availability, as I mentioned to Mr. Shields, of people and equipment. With the people being furloughed, you have pilots, who are key ingredients, and you have airplanes at very inexpensive rates.

[Translation]

en octobre, les choses ont changé au Canada. Je citerai, à titre d'exemple, ce que Nationair a essayé de faire et fait. Canada 3000 est peut-être un transporteur un peu plus important, et il y a également Air Transat. Il me semble qu'au moins deux groupes d'entrepreneurs nous ont pressenti en nous demandant si Air Canada les aiderait à se lancer dans le marché des liaisons express. Cela ne nous intéressait pas, mais il y a beaucoup de gens qui peuvent acheter des appareils bon marché et se constituer toutes sortes d'équipages.

Je pense que vous avez raison, et je suis très favorable à la concurrence. Il faut qu'il y en ait si l'on veut protéger le consommateur. Je pense qu'avec ce qui se passe à l'heure actuelle, celui-ci aura la possibilité d'acheter un billet bon marché. Il me semble qu'à long terme, ce qu'on verra, surtout en Amérique du Nord, c'est la mise au point par les transporteurs américains, et par nous ici au Canada, d'un nouveau genre de produit. Il s'agira d'offrir au consommateur le meilleur siège possible pour un prix très compétitif. Je suis convaincu que c'est le consommateur qui gagnera en bout de ligne.

Le président: Je tiens à mettre une nouvelle fois en garde les membres du comité. Étant donné le contenu de la question de M. Shields, on approche dangereusement de ce dont a été saisi le tribunal. Demander au témoin de faire des conjectures sur ce que l'avenir pourrait réserver à une compagnie aérienne canadienne, même à l'égard du marché international, c'est s'exposer dangereusement au risque d'enfreindre des conditions dont nous avons parlé tout à l'heure.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Je ne sais pas grand chose du secteur aérien et je me considère comme une personne pragmatique. Assurer un service adéquat au moindre coût est un objectif raisonnable.

Le transport aérien est-il un monopole naturel? Étant donné le genre d'investissement dont il est question, quel que soit le pays, y a-t-il une base suffisante pour soutenir une concurrence?

M. Harris: Oui, je le pense. Vingt-sept à 30 millions de personnes, c'est une base suffisante pour soutenir une concurrence. Il me semble que cela est confirmé par le fait que les transporteurs américains souhaitent obtenir le plus rapidement possible un accès illimité aux trois grosses plaques tournantes canadiennes, car les deux tiers du trafic transfrontalier se composent de Canadiens. Malheureusement pour nous Canadiens qui essayons de concurrencer ces compagnies du sud, près des deux tiers de ce trafic sont assurés par des transporteurs américains.

Pour ce qui est de votre question, je pense que le marché est suffisamment grand pour qu'il y ait concurrence. Par ailleurs, il ne s'agit pas d'un secteur d'activité de type monopolistique, car il favorise l'esprit d'entreprise, surtout à l'heure actuelle, étant donné la disponibilité en fait de personnel et d'équipement, comme je le disais à M. Shields. Étant donné les mises à pied actuelles, on trouve des pilotes, qui sont des éléments clés, et il y a des avions bon marché.

[Texte]

Mr. Wilson: I think you said in response to earlier questions that you feel you harm the consumer if you regulate. If there were a consolidation whereby 95% of the industry was in the hands of one carrier in any country, would that not invite regulation or re-regulation? How could you not have considerably more regulation under those circumstances?

Mr. Harris: With what is going on now, I think you are going to see a proliferation of more small carriers start up.

We and Canadian Airlines together, when we attempted to put the merger together back in the fall, recognized that we had to come up with an answer to competition. I think there is an answer now being produced that wasn't as readily apparent then. But even then we had carriers like Canada 3000 coming to us and saying if you merge we wish you to assist us in becoming a scheduled transcontinental competitor. We know that even if you, the federal government, are 100% in favour of a merger, we would have to work with you to get you to approve of something like that—something that ensured competition.

Mr. Wilson: I think I hear you saying that no matter what, there are always going to be some guys around who will try it if the equipment is there, the personnel and so on.

Mr. Harris: I think so, yes, sir.

Mr. Wilson: I can see that in the context of the heavily populated areas where the traffic is in the triangle, the corridor—Toronto-Montreal-Ottawa. What about the Saskatoons and the Reginas of the world? What is your prognosis for them and the availability of reasonably priced fares?

Mr. Harris: I think there are going to be entrepreneurial carriers out there, because in a lot of the weakest markets there is not a lot of competition now anyway. There is competition now in about nine out of ten marketplaces, but into those places it is probably going to be a 101. They just cannot sustain, whether it is Time Air or Air B.C. or whoever. I think there is going to be the group that is going to position themselves to be able to compete to provide a service to that kind of market.

Mr. Wilson: Earlier Mr. Angus touched on the matter of jobs and employment and so on. I have heard it stated that there is excess personnel in the airline industry in this country. I have heard that there is something in the order of 35,000 or 40,000 people employed in the industry and that it could as easily run with 20,000 or 22,000. Do you have any comments relative to the personnel needs in order to service the Canadian skies. . . The skies of Canada, sorry.

Mr. Harris: Yes, sir. I do not know that number you referred to, but maybe it would be of interest, and I will answer it to the extent you allow me.

Back in October, when the Canadian Airlines management team and our management team put together the OFT, the operating financial transition plan, we foresaw that the two airlines together would have a surplus of about

[Traduction]

M. Wilson: Il me semble vous avoir entendu dire en réponse à des questions précédentes que la réglementation nuit au consommateur. S'il y avait une consolidation en vertu de laquelle 95 p. 100 du secteur seraient entre les mains d'un seul transporteur dans un pays donné, cela ne serait-il pas une invitation à la réglementation ou à une nouvelle réglementation? Comment serait-il possible, dans de telles circonstances, de ne pas avoir une réglementation sensiblement plus lourde?

M. Harris: Avec ce qui se passe à l'heure actuelle, je pense que l'on verra une prolifération de petits transporteurs.

Lorsque Canadien International et nous-mêmes avons tenté d'organiser la fusion à l'automne, nous savions qu'il nous fallait trouver une réponse à la concurrence. Je pense que se dessine à l'heure actuelle une réponse qui n'était pas aussi évidente à l'époque. Mais, même à ce moment-là, des transporteurs comme Canada 3000 venaient nous voir et nous dire: «Si vous fusionnez, nous sommes prêts à vous aider à devenir un concurrent sur le marché des services réguliers transcontinentaux». Nous savons que même si vous, c'est-à-dire le gouvernement fédéral, étiez tout à fait favorables à une fusion, il nous faudrait travailler avec vous pour obtenir votre approbation à quelque chose de ce genre. . . quelque chose qui garantirait la concurrence.

M. Wilson: Si j'ai bien suivi, vous dites que, quoi qu'il arrive, il y aura toujours ceux qui tenteront leur chance si l'équipement et le personnel, etc. sont là.

M. Harris: Oui, c'est ce que je pense.

M. Wilson: Je peux concevoir cela pour ce qui est des régions très peuplées, je songe notamment au triangle Toronto-Montreal-Ottawa. Qu'en est-il des villes comme Saskatoon et Regina? Que prévoyez-vous pour elles en matière de prix raisonnables?

M. Harris: Je pense que des transporteurs s'y intéresseront, car dans un nombre important des marchés très faibles, il n'y a de toute façon pas beaucoup de concurrence. Il y a à l'heure actuelle concurrence dans neuf marchés sur dix environ mais, dans la plupart des cas, l'offre sera sans doute proportionnelle à la demande. Les compagnies ne peuvent tout simplement pas se maintenir, qu'il s'agisse de Time Air, d'Air B.C. ou d'autres. Je pense que, pour ce genre de marché, un groupe se taillera une niche afin de pouvoir offrir un service concurrentiel.

M. Wilson: M. Angus a soulevé tout à l'heure la question des emplois, etc. D'aucuns prétendent que le secteur du transport aérien au Canada compte du personnel excédentaire. J'ai entendu dire que le secteur emploie entre 35 000 et 40 000 personnes, mais qu'il pourrait très bien fonctionner avec seulement 20 000 ou 22 000. Auriez-vous des observations à faire quant aux besoins en matière de personnel pour assurer le service dans le ciel canadien. . . Au plutôt le ciel du Canada?

M. Harris: Je n'avais pas entendu les chiffres que vous venez de citer, mais la question est intéressante et je vais tenter d'y répondre.

En octobre, lorsque l'équipe de gestion de Canadien et la nôtre ont élaboré le plan d'exploitation financière transitoire, nous avons prévu que les deux compagnies aériennes compteraient ensemble, 6 800 à 8 000 employés excédentaires.

[Text]

6,000 to 8,000 people. You have heard several of us quote that number since September and October. We thought we could make up 1,500 to 2,000 jointly—we and they—if we got open skies by turning some of the airplanes that were in the domestic market transborder. If we get open skies, there is going to be additional transborder flying, competing with the U.S. carriers. So we thought we could get that down to 6,000, but it was in the 6,000–8,000 range.

• 1705

That OFT, by the way, was throwing off a lot of cash, and Kevin and I in particular felt strongly that it threw off enough cash to sustain the \$9 billion debt combined. Both we management teams really wanted that merger to go together. On the other hand, I as a director, and Kevin too as a director, were concerned about \$9 billion, and some questions that investment bankers were asking us: what if we have another war in the Middle East, fuel goes up 10%; that heavily laden with debt, you won't have any access to the financial market. But if everything were like it was at that time, the plan would still, on a very conservative yield basis, generate enough cash to handle the debt.

The debt with a convertible debenture—Kevin and I both knew that was a problem before and after the merger, and preferred shares, perpetual debt—it had to be converted just as they are doing now. I agree with what he is doing now in those convertibles, getting that overhang out from over him; that would have had to be done.

The big problem the boards had is that the investment bankers, with that debt still out there, couldn't give them a fairness opinion. Kevin and his team and I wanted to go ahead, but we were looking at 6,000–8,000. We wanted to go ahead, and then move into the restructuring.

If there is ever going to be another opportunity for us to get together, we have several constituents. First of all, you get to the people. We'd have to say that a merger would harm their people less than whatever else they do, and we would have to say that a merger harms Air Canada people with whatever else they do. But taking what has already transpired, I now see the possibility, if everything doesn't work out otherwise for a merger, of taking only 5,000 people between the two or us.

We are in the process of taking 2,500 off. We think they are in the process of taking 2,500 off. Rhys and Kevin are saying 1,300 or 1,400, which we agree with. That is, we accept; we don't know how they got that, but we accept that—and another 900 with reservations, and then as they take out a little capacity, they nick the pilots, here a number, and 80 flight attendants.

So I think they would agree that 2,500 is a reasonable number for them and 2,500 for us. How do we justify that versus the 8,000 before? One of the reasons is that they are taking this hit on salaries that is bringing them down toward the Air Canada level. Their salaries in several areas are higher than Air Canada's salaries.

[Translation]

Vous avez sans doute entendu plusieurs d'entre nous citer ce chiffre depuis septembre-octobre. Nous pensions pouvoir ensemble—eux et nous—récupérer 1 500 à 2 000 si la libéralisation se concrétisait et ce, en affectant certains des avions du marché intérieur au marché transfrontalier. Avec la libéralisation, il y aura un accroissement des activités transfrontalières et de la concurrence avec les transporteurs américains. Nous pensions ainsi pouvoir ramener ce surplus à 6 000, mais il se situait à l'époque entre 6 000 et 8 000.

Ce plan d'exploitation financière transitoire, soit dit en passant, dégageait beaucoup de liquidités et Kevin et moi-même, surtout, estimions qu'elles suffiraient à assurer le service de la dette combinée de 9 milliards de dollars. Les deux équipes de direction étaient très désireuses de voir cette fusion se réaliser, mais en tant qu'administrateurs, Kevin et moi-même étions inquiets de ce chiffre de 9 milliards et des questions que les banques nous posaient: Que se passera-t-il si une autre guerre éclate au Moyen-Orient, si le carburant augmente de 10 p. 100; surendettés comme vous l'êtes, vous n'aurez aucun accès au marché financier. Mais, si les choses restaient en l'état, ce plan dégageait suffisamment de liquidités pour assurer le service de la dette, même avec des prévisions de rendement très prudentes.

La dette sous forme d'actions privilégiées convertibles—Kevin et moi-même savions tous les deux que ce serait un problème avant et après la fusion, que ces actions devraient être converties, comme cela se fait d'ailleurs maintenant. J'approuve ce qu'il fait en ce moment de ces actions convertibles, pour essayer d'alléger ce poids écrasant qui pèse sur lui; c'est indispensable de toute façon.

Le grave problème qui se posait aux conseils d'administration, c'est que les banques, avec ces créances en suspens, ne pouvaient donner une opinion sur l'équité du prix offert. Kevin, son équipe et moi-même souhaitions opérer la fusion, mais nous savions qu'il y aurait 6 000 à 8 000 licenciements. Nous voulions aller de l'avant et procéder ensuite à la restructuration.

Si jamais nous avons une autre occasion de rapprochement, plusieurs parties seront intéressées. La première, c'est le personnel. Il faudrait lui expliquer qu'une fusion occasionnera moins de pertes d'emplois que n'importe quelle autre option, et qu'il en est de même chez nous. Mais sur la base de la situation actuelle, et si les conditions ne sont pas réunies pour opérer une fusion, je pense qu'il suffirait peut-être de supprimer 5 000 emplois dans les deux compagnies.

Nous-mêmes sommes en train de comprimer nos effectifs à hauteur de 2 500. Nous pensons qu'ils vont, pour leur part, supprimer un nombre équivalent d'emplois. Rhys et Kevin annoncent 1 300 ou 1 400 suppressions certaines, mais c'est un chiffre qui nous paraît raisonnable, avec 900 autres licenciements éventuels, puis la réduction de capacité fera disparaître quelques postes de pilotes et quelques 80 agents de bord.

Je pense donc que 2 500 est un chiffre raisonnable pour eux, comme chez nous. Comment expliquer l'écart par rapport au chiffre précédent de 8 000? L'une des raisons, c'est que leurs employés acceptent des coupures de salaires qui les ramènent au niveau d'Air Canada. En effet, les salaires chez Canadien sont supérieurs à ceux d'Air Canada dans divers domaines.

[Texte]

I think the management teams of the two companies really feel there are some ways, that we agree on some of these kinds of approaches to solutions to the problems in the airline industry in Canada. So I don't think we are way out in left field in making some of the statements I have made today in response to your questions.

The Chairman: Mr. Keyes.

Mr. Keyes (Hamilton West): Mr. Harris, I am intrigued with what I am interpreting to be a damned-if-you-do or damned-if-you-don't policy by Air Canada: damned if you do with regard to overcapacity, therefore overcapacity costs us big money; damned if you don't because if you pull down the overcapacity you result in someone coming and taking over a chunk of that market. And as a logical extension you said that you and Rhys Eyton are trying to survive in this marketplace.

What means would you think of, if the recognition is there that you are damned if you do or damned if you don't, and you are both trying to cut it in this marketplace, and it's in the best interests of the consumer? Would partial or a consideration of any re-regulation solve this problem?

• 1710

Mr. Harris: To answer you as honestly as I know how, I think it would help us try to solve our problems. I think it would hinder the entrepreneurial carriers. I think it would hurt the consumer.

You're just about right, we're damned if we do and damned if we don't. I can't give you a good, absolute black and white answer except to say that if there were, as Mr. Manley I think mentioned, some consolidation of the industry. . . There will probably be some consolidation one way or the other, and we will continue to try to fine-tune our capacity down as much as we can without abandoning the market.

Mr. Keyes: Now I'm sort of totally confused, because in the beginning you didn't favour a re-regulation of the industry. Now I guess with the right argument, re-regulation wouldn't be so bad if it was looked at maybe in its entire context. Then I hear you say that you're pro-competition to protect the consumer, and later you said there was enough of a population to support competition. Yet on page 4 of your brief you said:

The problems confronting us today have their origins in the basic structure of Canada's airline industry and our policy of attempting to maintain two large international flag carriers.

Mr. Harris: First, go to the international. I think in our system about 52% of our market is domestic and 48% is international if you include transborder. So if you go to the international part of the Air Canada system, we do have a big problem, and there is too much capacity probably for that marketplace; it needs to be downsized. But the 27 million, 28 million can sustain competition. I do think that there is going to be consolidation, voluntary or otherwise, in the domestic marketplace.

[Traduction]

Je pense que les équipes dirigeantes des deux compagnies s'accordent sur certaines orientations propres à résoudre les problèmes qui se posent aujourd'hui au transport aérien au Canada. Je ne pense donc pas que je me suis aventuré trop loin avec les réponses que j'ai données aujourd'hui à vos questions.

Le président: Monsieur Keyes.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur Harris, il me semble que la surcapacité actuelle pose un dilemme à Air Canada: Quoi que vous fassiez, vous êtes perdant. Vous êtes perdant si vous gardez la surcapacité, car elle vous coûte cher; vous êtes perdant si vous la réduisez, car un concurrent viendrait immédiatement occuper la place vacante. Vous-même et Rhys Eyton, et c'est logique, vous dites que vous tentez de survivre dans ce marché.

Étant donné ce dilemme et la nécessité de survivre, ce qui est favorable au consommateur, est-ce qu'une re-réglementation de plus ou moins grande ampleur, pourrait être une solution?

M. Harris: Pour vous répondre aussi honnêtement que je puis, je pense que cela nous aiderait à régler nos problèmes. Je pense aussi que cela générerait les transporteurs ambitieux et ferait mal au consommateur.

Mais vous avez raison, nous sommes perdants quoi que nous fassions. Je ne peux pas vous donner de réponse catégorique, sinon pour dire que, s'il y avait une certaine restructuration du secteur, comme M. Manley l'a mentionné. . . Il y aura sans doute une certaine restructuration, sous une forme ou sous une autre, et nous continuerons de réduire autant que possible notre capacité sans abandonner le marché.

M. Keyes: Là, je ne m'y retrouve plus du tout car, au début vous n'étiez pas partisan d'une réglementation du secteur. Maintenant vous dites que ce ne serait pas une si mauvaise chose si on la considère dans le contexte d'ensemble, et qu'il y aurait des arguments à faire valoir en sa faveur. Vous dites que vous êtes favorable à la concurrence pour protéger le consommateur, puis vous ajoutez que la population est suffisante pour autoriser la concurrence. Pourtant, à la page 4 de votre mémoire, vous écrivez:

Nos problèmes d'aujourd'hui viennent de la structure de base de l'industrie canadienne du transport aérien et d'une politique selon laquelle on s'efforce de maintenir de grands transporteurs porte-drapeaux internationaux.

M. Harris: Voyons d'abord le volet international. Dans notre réseau, les vols intérieurs représentent 52 p. 100 du marché et les vols internationaux, y compris les vols transfrontaliers, 48 p. 100. Si vous regardez donc le volet international du réseau Air Canada, nous avons là un gros problème et sans doute un excédent de capacité qu'il faut réduire. Mais la population de 27 ou 28 millions est suffisante pour qu'il y ait concurrence. Je pense donc qu'il va y avoir des regroupements, volontaires ou non, sur le marché intérieur.

[Text]

One of our other solutions is a merger in which we say there will be a major consolidation of the two big carriers in a merger. That will give us some breathing room, because these other guys are going to be building up rapidly. But if we have two to three years of lesser capacity, we are going to be moving as rapidly as we can to make ourselves healthy.

I know it's confusing because there is not a clear answer, but I have to go back to the very first premise that I'm against re-regulation because it is bad for the consumer.

Mr. Keyes: But deregulation, you say, is best for the marketplace.

Mr. Harris: I said deregulation is best for the consumer, and you have to let the marketplace determine the survivors.

Mr. Keyes: If in looking forward I see deregulation and the mess it creates that we're faced with today, if deregulation is best for the consumer and the marketplace. . . There's the oxymoron, because the marketplace is competition, and to deregulate lessens that opportunity of competition. So to say deregulation is best for the marketplace is an oxymoron within the sentence.

Mr. Harris: Sir, I can understand your frustration, because we've been going through it in the United States before I came up here to join Air Canada. The Congress has debated re-regulation or no re-regulation, re-regulation in pricing, re-regulation of routes. Fifty percent of the Congress was for it and 50% of the Congress was against it. I think our two governments, the U.S. government and the Canadian government, went into deregulation for the benefit of the consumer recognizing that there was going to be confusion and chaos.

Mr. Angus: You're only half right on that one.

Mr. Harris: I'm sorry I can't give you a better answer, sir.

Mr. Keyes: Hence my support for some kind of a re-regulation to ensure. . . Had it been done a few years ago, you probably wouldn't have lost the millions or the jobs. Who knows?

Mr. Harris: What might be confusing you is when I said to some extent if you were to get in and re-regulate prices that probably would help some of us, but I think to do it you'd have to put a floor under it and a ceiling on it. A floor under it would help all of us in the airline business. The guy who's going to scream first is going to be Mr. Obadia, and entrepreneurs like that. To protect the consumer you would put a ceiling on it.

• 1715

I'm saying that we are not in favour of it, because it will create additional confusion. We in the industry and you in government I think will be immediately receiving more and more pressure to undo it again, because the consumer is going to be hurt. Although it would help, I'm not in favour of it, because I think that "in again and out again" would be bad for the industry.

[Translation]

Une autre solution serait une fusion entre les deux gros transporteurs. Cela nous donnerait un peu d'espace pour respirer, car les concurrents vont très rapidement se renforcer. Mais si nous avons deux ou trois années avec une moindre surcapacité, nous pouvons essayer de rétablir très rapidement notre rentabilité.

Je sais que c'est déroutant parce qu'il n'y a pas de réponse claire, mais je reviens à ma position fondamentale qui est que la reréglementation est une mauvaise chose pour le consommateur.

M. Keyes: Mais la déréglementation, dites-vous, est la meilleure option pour le marché.

M. Harris: J'ai dit que la déréglementation favorise le consommateur et qu'il faut laisser le marché décider qui va survivre.

M. Keyes: Lorsque je vois la déréglementation et la pagaille qu'elle a engendrée, si la déréglementation est ce qu'il y a de mieux pour le consommateur et le marché. . . il y a là un non-sens, car le marché exige la concurrence et la déréglementation aboutit à une réduction de la concurrence. C'est donc un non-sens que de dire que la déréglementation est ce qu'il y a de mieux pour le marché.

M. Harris: Je comprends votre frustration, monsieur, car j'ai vu à peu près la même évolution aux États-Unis avant d'entrer chez Air Canada. Le Congrès a longuement tergiversé au sujet d'une reréglementation, en matière de tarifs et de routes. Cinquante pour cent des membres du Congrès y étaient favorables et 50 p. 100 opposés. Je pense que nos deux gouvernements, l'américain et le canadien, se sont lancés dans la déréglementation dans le but de favoriser le consommateur, tout en sachant qu'elle engendrerait la confusion et le chaos.

M. Angus: Ce n'est qu'à moitié vrai.

M. Harris: Je suis désolé, je ne puis vous donner de meilleure réponse, monsieur.

M. Keyes: C'est pourquoi je suis en faveur d'une certaine forme de reréglementation pour éviter. . . Si cela avait été fait il y a quelques années, vous n'auriez probablement pas perdu tous ces millions ou tous ces emplois. Qui sait?

M. Harris: Je vous ai peut-être dérouté en disant qu'une reréglementation des tarifs aiderait certains d'entre nous, mais je pense que, pour y parvenir, il faudrait fixer à cette reréglementation un plancher et un plafond. L'établissement de prix planchers aiderait tous les transporteurs. Le premier qui se mettra à hurler sera M. Aubadia, et des entrepreneurs comme lui. Pour protéger le consommateur, il faudrait également prévoir un plafond.

Nous ne sommes finalement pas partisans de cette option, car elle engendrerait de nouvelles perturbations. Nous, transporteurs, et vous, les gouvernements, subissons immédiatement des pressions croissantes pour redéfaire cette réglementation, car elle va faire mal au consommateur. Elle nous serait favorable à court terme, mais je ne la préconise pas car cette alternance continue serait un facteur d'instabilité.

[Texte]

Mr. Angus: Just let me correct the record a little bit. The government of the day did not recognize there was going to be chaos. In fact they denied, denied, and denied when we argued against deregulation when it came in.

I like your suggestion about the floor and the ceilings. No one has talked about a return to the rigidity of the kind of regulation we used to have. Let's keep in mind too that the aviation industry is heavily regulated. We're talking about those economic elements that were given over to the marketplace back in 1985-86.

If we could design a system that did protect the consumer—you're right, the intention was to provide a better break to the consumer—but at the same time removed the excesses, or at least modified the excesses of the marketplace... Perhaps forcing Nationair to charge a base level might actually lead to improvements in the wages their workers take home.

But that's not what I want to ask you about. I want to ask you whether or not Air Canada still owes the taxpayer any money. One of the arguments of your competitor is that you've had a free ride ever since C.D. Howe created Trans-Canada Airlines, with large amounts of federal money going in to provide you with equipment, bail you out, etc., etc. Is anything still owed to the taxpayer, or has everything been paid back? Secondly, are you current on all your income taxes owed to the federal government and any of the user fees that airlines have to provide?

Mr. Harris: Answering your last question first, to the best of my knowledge we are current on all of our income taxes and user fees. As for owing the government anything, if you go back all the way, I guess to the start, the money that was borrowed by Air Canada from the federal government has been paid back by several hundred million dollars. There is one outstanding loan of about \$16 or \$17 million, which will be paid back in April. From start to now, the government in dividends and so forth got back more money than it has put out as far as Air Canada is concerned.

Mr. Angus: Public investment made money for the Government of Canada—is that what you're saying?

Mr. Harris: The numbers show that over 55 years Air Canada received \$679 million in loans and equity from the government and we returned to the government \$1.2 billion, or \$341 million more than we received. The one current loan outstanding will be repaid in full this April.

Mr. Angus: How much did the Government of Canada get for privatizing Air Canada?

Mr. Harris: As I said, they have put out \$679 million and taken back \$1.2 billion. In 1988 the government decided it had two choices: first to sell its shares without strengthening the Air Canada balance sheet and thereby accepting a substantially lower price, or gain a higher price for the government shares by allowing Air Canada to first strengthen the balance sheet by some \$250 million through the issue of treasury shares before selling the government

[Traduction]

M. Angus: Permettez-moi juste une mise au point. Le gouvernement à l'époque ne reconnaissait pas que la déréglementation engendrerait le chaos. Au contraire, il l'a contesté jusqu'au bout lorsque nous avons attaqué la déréglementation au moment de sa mise en place.

J'aime bien votre idée d'un plancher et d'un plafond. Personne ne préconise un retour à la rigidité réglementaire qui existait par le passé. N'oublions pas que le secteur aéronautique reste de toute façon lourdement réglementé. Nous parlons ici uniquement des éléments économiques qui ont été confiés au marché en 1985-1986.

Si nous pouvions concevoir un système qui protège le consommateur—et vous avez raison, le but était de faire la part belle au consommateur—tout en supprimant les excès, ou du moins en corrigeant les excès du marché... peut-être que si on contraignait Nationair à respecter des tarifs minimaux, elle pourrait au moins payer de meilleurs salaires à ses employés.

Mais ce n'est pas de cela que je voulais parler avec vous. J'aimerais savoir si Air Canada doit encore de l'argent au contribuable ou non. L'un des arguments de votre concurrent est que vous avez bénéficié des largesses de l'État depuis la création de Trans-Canada Airlines par C. D. Howe, grâce aux grosses subventions fédérales qui vous ont permis d'acheter du matériel, d'éponger vos déficits, etc.. Est-ce que vous devez encore quelque chose au contribuable, ou bien avez-vous tout remboursé? Deuxièmement, êtes-vous à jour avec tous vos versements d'impôt sur le revenu au gouvernement fédéral et les redevances d'utilisation que les compagnies aériennes doivent payer.

M. Harris: Pour commencer par la dernière question, à ma connaissance nous n'avons aucun arriéré d'impôt ou de redevances d'utilisation. Pour ce qui est de nos dettes envers le gouvernement, si vous remontez jusqu'à l'origine, tout l'argent que le gouvernement fédéral a prêté à Air Canada, il l'a recouvré avec même un bénéfice de plusieurs centaines de millions de dollars. Il reste un prêt encore non échu de 16 ou 17 millions de dollars, qui sera remboursé en avril. Depuis l'origine jusqu'à aujourd'hui, le gouvernement a retiré bien plus d'argent sous forme de dividendes et autres qu'il n'en a mis dans Air Canada.

M. Angus: L'investissement public a rapporté de l'argent à l'État, est-ce là ce que vous dites?

M. Harris: Les chiffres montrent que, sur 55 ans, Air Canada a touché quelque 679 millions de dollars sous forme de prêts et de mises de fonds provenant de l'État et que nous avons restitué 1,2 milliard de dollars, soit 341 millions de plus que ce que nous avons reçu. Le dernier prêt non échu sera remboursé intégralement en avril.

M. Angus: Combien le gouvernement fédéral a-t-il touché pour la privatisation d'Air Canada?

M. Harris: Comme je l'ai dit, il a investi 679 millions de dollars qui lui ont rapporté 1,2 milliard de dollars. En 1988, le gouvernement a décidé qu'il avait deux options. Premièrement, vendre les actions sans améliorer le bilan d'Air Canada et donc accepter un prix sensiblement inférieur, ou bien tirer un meilleur prix en permettant à Air Canada de se renforcer d'abord financièrement par l'émission de quelque 250 millions de dollars d'actions de trésorerie, avant de

[Text]

shares. The treasury issues are commonly used by private companies. In October 1988, 30 million Air Canada treasury shares were issued at \$8 and Air Canada received \$246 million. Nine months later, in July 1989, the federal government sold its 41 million at \$12, completing the privatization, and it raised \$493 million for the Government of Canada.

Mr. Angus: So \$493 million is what the Government of Canada got out of the sale of Air Canada?

Mr. Harris: That money not only repaid the government's 1978 equity investment in Air Canada but also provided the government with an additional \$164 million.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Harris.

• 1720

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Harris, is it still valid to characterize it as open skies negotiations, or has it reached a point where it's reverted to a traditional negotiation of a treaty with exchanging city pairs with the other country?

Mr. Harris: Under the old bilateral, which still exists, you could try to negotiate on city pairs. To the best of our knowledge, it is Mr. Mulroney's intent, and I think it's the U.S. intent from the best of my information, to resume negotiations on open skies. If our two governments had agreement—and our negotiator, Transport Canada, on behalf of the government, has agreed that we could settle with those three basic elements I mentioned—then we'd have full open skies except for the phase-in on the three large cities: Montreal, Toronto, and Vancouver.

Mr. Atkinson: Why are you so interested in getting a stake in Continental Airlines? You mentioned synergies that would flow from that, but if there is going to be an open skies arrangement—and I imagine one of the big benefits that you get from Continental Airlines is the routes they have between Canada and the United States—why would you want to continue on with pursuing Continental Airlines?

Mr. Harris: The biggest benefit is not from the routes between the United States and Canada by Continental. As a matter of fact, their future business plan envisions very little additional service. They have very little now. Our intent is to be able to tie into their hubs. If we have access to the U.S. marketplace through their hubs, we can compete. They feed to us. We don't have the resources or the time to establish a hub like Delta or American or United in those big cities, like an Atlanta hub or a Dallas hub, Chicago. The Continental thing will work like the United thing. We have the date on it, so maybe that's the best example.

Before we entered into the United deal, we could not compete with American out of Montreal into the United States over Chicago, because we had no connecting traffic. When you went into a travel agency and asked for Kansas

[Translation]

mettre en vente les actions de l'État. Les compagnies privées ont couramment recours à la méthode des actions de trésorerie. En octobre 1988, 30 millions d'actions de trésorerie d'Air Canada ont été émises au prix de 8\$ et Air Canada a touché ainsi 246 millions de dollars. Neuf mois plus tard, en juillet 1989, le gouvernement fédéral a vendu ses 41 millions de parts au prix de 12\$, parachevant la privatisation, ce qui lui a rapporté 493 millions de dollars.

M. Angus: Donc, la vente d'Air Canada a rapporté 493 millions de dollars au gouvernement?

M. Harris: Cet argent non seulement remboursait au gouvernement sa mise de fonds de 1978, mais lui rapportait un bénéfice de 164 millions de dollars.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur Harris.

M. Atkinson (St. Catharines): Monsieur Harris, peut-on encore parler de négociations «ciels ouverts», ou bien en est-on revenu à la négociation traditionnelle d'un traité où les deux pays s'échangent la desserte de paires de villes?

M. Harris: Selon l'ancien traité bilatéral, qui reste en vigueur, on peut négocier les liaisons entre paires de villes. À notre connaissance, M. Mulroney a toujours l'intention de reprendre les négociations sur l'ouverture du ciel et je crois qu'il en est de même du côté américain. Si les deux pays s'entendaient—et notre négociateur, Transport Canada, a accepté de signer sur la base des trois éléments que j'ai mentionnés—nous aurions alors la libre circulation aérienne sauf dans une période transitoire pour les trois grandes villes: Montréal, Toronto et Vancouver.

M. Atkinson: Pourquoi êtes-vous tellement intéressé par une prise de participation dans Continental Airlines? Vous avez fait état des synergies qui en résulteraient, mais s'il va y avoir libre circulation aérienne, pourquoi restez-vous intéressé par un accord avec Continental Airlines, car j'imagine que ce sont les liaisons que cette compagnie possède entre le Canada et les États-Unis qui constituent pour vous l'un de ses principaux avantages.

M. Harris: Le gros avantage ne réside pas dans les liaisons que Continental assure entre les États-Unis et le Canada. En fait, son plan d'entreprise ne prévoit que peu de services nouveaux et ses liaisons actuelles ne sont déjà pas très nombreuses. Notre but, c'est de nous implanter dans ses plaques tournantes. Si nous avons accès au marché américain par l'intermédiaire de ses plaques tournantes, nous devenons compétitifs. Continental nous alimentera en passagers. Nous n'avons ni les moyens, ni le temps de créer une plaque tournante comme celles que possèdent Delta, ou American, ou United dans les grandes villes américaines comme Atlanta, Dallas ou Chicago. L'accord avec Continental nous donnera la même chose que celui avec United. Nous avons des données là-dessus et c'est peut-être le meilleur exemple.

Avant de conclure l'accord avec United, nous ne pouvions pas concurrencer American pour la desserte des États-Unis à partir de Montréal via Chicago, car nous n'avions pas de trafic de correspondance. Si vous alliez dans

[Texte]

City, we couldn't fly you there like American could. They could take you out of here to Chicago, get a plane next door and go on to Kansas City. We can now do that with United. Because of that, since October our actual connections to the U.S. over Chicago have more than doubled, and our bookings for the next 90 days have more than doubled.

Mr. Atkinson: Where are Continental's hubs?

Mr. Harris: They have a hub in Houston of about 250 flights a day. They have one in Denver of about 180 to 190, and one in Newark of 150 plus. They have a smaller one in Cleveland. Assuming we get them out of bankruptcy, we'll be feeding traffic to the United States out of eastern Canada over their Newark hub. They will be feeding traffic of their system onto Air Canada flights in Newark to eastern Canada. That's the kind of arrangement we'll be working with Continental.

Mr. Atkinson: If there's an open skies agreement, what's to prevent you from using those then as your hubs and forgetting about Toronto, Vancouver, and Montreal?

Mr. Harris: We would not have the resources to keep our Montreal and Toronto hubs and build those hubs. We need a hub up there, but to start from scratch against the carriers already in those hub cities is a very uphill challenge.

You can see American Airlines now challenging United in Chicago. Even with all their resources it's very difficult to get into a city and compete against that entrenched hub operator. That's the reason so far you've not seen any major carrier go into Atlanta against Delta. Delta has 484 flights a day out of that city.

• 1725

Under open skies, Air Canada may be interested in Atlanta, especially if down the road we can get some beyond traffic rights into the Caribbean, fifth freedom rights. If we want to compete against Delta to Toronto and Montreal from Atlanta, we will have to have somebody feed us in Atlanta. We'd have to build a new regional carrier or get Continental to put a little hub in there or get somebody to start up one from scratch.

Mr. Atkinson: What about the European community? What do you see as the ultimate result there? Are Air France and British Airways going to survive? Are the other countries going to lose their flag carriers?

Mr. Harris: I do not think the other countries are going to lose their flag carriers. Certainly I think BA will survive and I think Air France will survive. I met with Mr. Attali, as a matter of fact, over the weekend. We are working on a

[Traduction]

une agence de voyages et demandiez un vol pour Kansas City, nous ne pouvions pas vous y transporter aussi facilement qu'American qui vous emmenait jusqu'à Chicago, où vous pouviez sauter dans un avion juste à côté et continuer sur Kansas City. Nous pouvons faire cela maintenant avec United. De ce fait, depuis octobre, nos correspondances vers les États-Unis via Chicago ont plus que doublé et nos réservations pour les 90 jours à venir ont plus que doublé.

M. Atkinson: Où sont situées les plaques tournantes de Continental?

M. Harris: Il y en a une à Houston, avec environ 250 vols par jour. Elle en a une autre à Denver, avec entre 180 et 190 vols, et une à Newark avec plus de 150 vols. Elle en a aussi une, plus petite, à Cleveland. Si nous pouvons lui éviter la faillite, nous acheminerons les passagers de l'Est du Canada à destination des États-Unis via la plaque tournante de Newark. À l'inverse, Continental remplira les vols d'Air Canada au départ de Newark à destination de l'Est du Canada. Voilà le genre d'arrangement que nous aurons avec Continental.

M. Atkinson: Mais s'il y a un traité de libéralisation, qu'est-ce qui vous empêchera d'utiliser ces villes comme vos plaques tournantes et de laisser tomber Toronto, Vancouver et Montréal?

M. Harris: Nous n'avons pas les moyens de conserver nos plaques tournantes de Montréal et de Toronto et d'en construire d'autres ailleurs. Il nous en faut une là-bas, et il est extrêmement difficile de construire une plaque tournante à partir de rien en concurrence avec les transporteurs qui y sont déjà implantés.

On voit aujourd'hui American Airlines s'attaquer à United à Chicago. Malgré toutes les ressources dont dispose cette compagnie, il est très difficile de faire concurrence à un transporteur déjà bien établi dans une ville qui lui sert de plaque tournante. C'est la raison pour laquelle on n'a pas encore vu de transporteur important se mesurer avec Delta à Atlanta, où elle a 484 décollages par jour.

Lorsque les espaces aériens auront été ouverts, Air Canada s'intéressera peut-être à Atlanta, surtout si nous arrivons à obtenir non pas seulement des droits de circulation dans les Antilles, mais des droits de la 5^e liberté. Si vous voulons faire concurrence à Delta pour desservir Toronto et Montréal depuis Atlanta, il faudra quelqu'un pour nous amener des passagers à Atlanta. Pour ça, il faudrait créer une nouvelle compagnie régionale, ou convaincre Continental d'établir une petite plaque tournante dans cette ville, ou encore trouver quelqu'un qui puisse créer quelque chose de toute pièce.

M. Atkinson: Et la communauté européenne? Qu'est-ce qui arrivera là-bas en fin de compte, d'après vous? Est-ce que Air France et British Airways vont survivre? Les autres pays vont-ils perdre leur compagnie porte-drapeau?

M. Harris: Je ne pense pas que les autres pays vont perdre leur porte-drapeau. Je suis convaincu que British Airways survivra et Air France également. À ce propos, j'ai rencontré M. Attali durant la fin de semaine. Nous négocions

[Text]

partnership. Of course they're losing a lot of money too. I think they've posted more than 500 U.S. loss for 1992, and they're taking people off. They're owned 100% by the French government, so I think they will survive.

Mr. Atkinson: What about the international routes for Continental? Do they hold any allure for you?

Mr. Harris: Not for our benefit directly over those routes. We have no interest in where they are in Europe. They serve Paris, Frankfurt, and Munich.

Mr. Atkinson: What about the East?

Mr. Harris: In the Pacific we are interested in the fact that they have a consolidation system in Japan, for instance, and you know of our desire to get into Japan. They serve more cities in Japan than any other U.S. carrier. From Guam, they serve Okinawa, Fukuoka, Nagoya, Sendai, Narita and Sapporo up on the northern island, six cities. That kind of network will be advantageous to us if we can ever get in there. We hope all of you will let us do that one of these days.

Mr. Atkinson: With Continental it's a way around it by the back door, I assume, and then you compete with Canadian in that market.

Mr. Harris: We want to compete with Canadian directly, just as they're competing with us to London, Paris, and Frankfurt. They also have exclusive rights across the Atlantic to Milan, Rome, and Madrid.

Mr. Atkinson: You said \$55 million in direct investment in Continental.

Mr. Harris: Yes, sir.

Mr. Atkinson: And convertible?

Mr. Harris: It is \$30 million.

Mr. Atkinson: It is \$30 million, so it would be \$85 million?

Mr. Harris: It is \$85 million cash that will go in. On the \$30 million convertible we are still negotiating the exact rate. It'll be somewhere between 11.5% and 12%, which is a good return on investment.

Mr. Atkinson: What percentage of the airline does that give you?

Mr. Harris: It gives us 25% to voting initially, and 27.5% economic. We'll have first right of refusal on buying out the air partners if the foreign ownership rule ever changes in the United States.

Mr. Atkinson: That's what I was going to ask you about, the foreign ownership rule in the United States.

Mr. Harris: It's the same thing that BA was working on with U.S. Air that got bogged down in there.

The Chairman: Just in conjunction with that, Mr. Harris, as you're well aware, the National Transportation Agency report is due out within the next week or two. I'd like to have your view on what Air Canada might think about

[Translation]

en vue de créer une association. Sa compagnie perd aussi beaucoup d'argent, bien sûr. Je crois qu'elle a déclaré plus de 500 millions de pertes aux États-Unis pour 1992 et elle est en train de licencier, mais comme elle appartient entièrement au gouvernement français, je pense qu'elle survivra.

M. Atkinson: Et les liaisons internationales de Continental? Présentent-elles un certain intérêt pour vous?

M. Harris: Pas directement. Ce que cette compagnie fait en Europe ne nous intéresse pas. Elle dessert Paris, Frankfurt et Munich.

M. Atkinson: Et l'Orient?

M. Harris: Dans le Pacifique, il y a, par exemple, la petite base que la compagnie a installé au Japon qui nous intéresse, car vous n'ignorez pas que nous souhaitons faire une percée dans ce pays. Cette compagnie dessert plus de villes japonaises que n'importe quel autre transporteur américain. À partir de Guam, elle dessert Okinawa, Fukuoka, Nagoya, Sendai, Narita et Sapporo sur l'île septentrionale. Cela fait six villes en tout. Un tel réseau serait avantageux pour nous, si nous arrivons un jour à faire une percée là-bas. Nous espérons que vous nous permettrez tous de le faire un de ces jours.

M. Atkinson: En fait, Continental représente un moyen détourné d'arriver à vos fins, je suppose. Vous pourriez alors faire concurrence à Canadien International sur ce marché.

M. Harris: Nous voulons lui faire directement concurrence, comme elle nous fait concurrence à Londres, à Paris et à Frankfurt. Elle a aussi les droits exclusifs pour les liaisons transatlantiques vers Milan, Rome et Madrid.

M. Atkinson: Vous avez parlé d'investissements directs de 55 millions de dollars dans Continental.

M. Harris: Oui, monsieur.

M. Atkinson: Et en titres convertibles?

M. Harris: Trente millions de dollars.

M. Atkinson: Cela ferait donc 85 millions de dollars?

M. Harris: Cela fait une injection de 85 millions de dollars en liquide. Pour ce qui est des 30 millions de dollars en titres convertibles, nous sommes toujours en train de négocier le taux exact. Il se situera entre 11,5 p. 100 et 12 p. 100, ce qui représente un bon rendement.

M. Atkinson: Quelle portion de la compagnie cela vous donne-t-il?

M. Harris: Cela nous donne 25 p. 100 des actions avec droit de vote au début et 27,5 p. 100 des avoirs économiques. Nous aurons le droit de première offre pour le rachat des compagnies associées si le règlement sur les intérêts étrangers change un jour aux États-Unis.

M. Atkinson: J'allais justement vous parler du règlement américain sur les intérêts étrangers.

M. Harris: C'est ce qui s'est passé lorsque British Airways a voulu s'associer à US Air. Le projet a avorté.

Le président: Précisément à ce propos, monsieur Harris, je vous rappelle que le Rapport de l'Office national des transport doit paraître d'ici une semaine ou deux. Je voudrais savoir ce que pense Air Canada des modifications à la Loi sur

[Texte]

changes to the National Transportation Act, with particular reference to the ownership regulation. For example, would Air Canada be in favour of an increased ownership level above the current 25% in airlines owned in this country?

Mr. Harris: Yes, sir. We would be in favour of it going on up to at least 49%. I would like to see the 10% rule changed.

• 1730

The Chairman: We're well over our time, but Mr. Manley has indicated he would like to ask one question.

Mr. Manley: I would like to follow up on some things you've said, Mr. Harris. In particular, what strikes me out of your testimony is the problem that the airline case is really an example of competition theory. I don't mean to be theoretical about it, but you've said two things that make an interesting comparison. You talked about the difficulty of getting into a U.S. hub and the difficulty AMR has in competing with United in Chicago. That's consistent with what many analysts have said, that the barriers to entry into this industry are significant, especially if you want to compete in a serious way, on a broad basis.

At the other end of the spectrum, Nationair is picking up some lucrative routes from you and Canadian in the triangle at a low price. Despite the fact that both your airline and Canadian are losing buckets full of money, you're able to go in and meet those prices for competitive reasons. In other words, there's a fly on the wall and you can flick it off just by dropping your prices for a while despite the fact you're losing money. That implies those barriers to entry are pretty significant. As long as you can meet their prices and afford to lose money at those prices, you and your main competitor will eventually keep Nationair out of that marketplace.

Where are we at the end of the day with this essentially duopoly system? Does it not tend to naturally go to a monopoly, an agreement on prices or regulation? If it goes to a monopoly, then how do we ensure not just that the Nationairs could survive if they wanted to try to compete at a low end, but that the regular high-priced business traveller has options in quality of service without competition to ensure there is somewhere else to go? Nationair is never going to offer airplane miles that compete with yours and secure those fares. This is the dilemma I believe the evidence has created for us.

Mr. Harris: I understand your frustration. As I have mentioned to some of your colleagues, we certainly do not have a readily apparent answer.

Since this may be the last time you allow me to talk, I will go back to the point on re-regulation. I think it will create more chaos if we try to re-regulate as far as the consumer is concerned. That's something none of us want.

[Traduction]

les transports nationaux, surtout pour ce qui est du règlement sur les intérêts étrangers. La Société Air Canada serait-elle par exemple en faveur d'un accroissement du taux de propriété dans les compagnies aériennes nationales au-delà de 25 p. 100?

M. Harris: Oui. Nous voudrions qu'il soit porté à 49 p. 100 au moins. Je voudrais que l'on modifie la règle des 10 p. 100.

Le président: Nous avons dépassé le temps qui nous était imparti, et de loin, mais M. Manley désire poser une question.

M. Manley: J'aimerais revenir sur certaines choses que vous avez dites, monsieur Harris. Ce qui me frappe dans votre témoignage, c'est que les problèmes qui touchent les compagnies aériennes sont une illustration de la théorie de la compétition. Je ne veux pas m'étendre longuement sur cette théorie, mais vous avez dit deux choses qui permettent une comparaison intéressante. Vous avez parlé de vos difficultés pour avoir accès à une plaque tournante américaine et des difficultés d'AMR face à United à Chicago. C'est conforme à ce qu'ont dit de nombreux analystes selon lesquels de nombreuses obstacles s'opposent à ceux qui veulent pénétrer dans cette industrie, surtout si on veut y participer à grande échelle.

À l'autre bout du spectre, avec ses bas tarifs, Nationair prend quelques liaisons lucratives dans le triangle à Canadien et à vous. Bien que vous perdiez de grosses sommes d'argent toutes les deux, vous êtes quand même capables de baisser vos prix pour faire face à la concurrence. En d'autres termes, ce n'est pour vous qu'une petite source d'irritation dont vous allez vous débarrasser simplement en réduisant vos prix pendant un certain temps, malgré le fait que vous perdez de l'argent. Cela signifie que ceux qui veulent pénétrer dans ce marché font face à des obstacles considérables. Dans la mesure où vous proposez les mêmes prix et où vous pouvez vous permettre de perdre de l'argent ce faisant, votre concurrent principal et vous allez arriver à empêcher Nationair de se faire une place sur le marché.

Où nous mène ce système, qui est essentiellement un duopole? Cela ne nous mènera-t-il pas naturellement vers un monopole, où il y aura entente soit sur les prix, soit sur la réglementation? Si cela se produit, comment être sûr que des compagnies comme Nationair pourront survivre si elles désirent tenter leur chance contre vous dans le bas de gamme? Et comment être sûr que la personne qui voyage pour affaires et qui paie cher son billet continuera de bénéficier d'options quant à la qualité du service si vous n'avez pas de concurrent? Nationair ne pourra jamais offrir des miles aéroplans qui puissent faire concurrence aux vôtres tout en maintenant ses tarifs. Voilà le dilemme auquel nous sommes confrontés après avoir entendu les témoignages.

M. Harris: Je comprends votre frustration. Comme je l'ai dit à certains de vos collègues, nous n'avons certainement pas de réponse magique à vous fournir.

Comme c'est peut-être la dernière fois qu'on me permettra de prendre la parole, j'aimerais revenir sur la question de la réglementation. Si nous nous engageons sur cette voie, je pense que nous allons vendre la situation

[Text]

We do want a good product for the consumer. On the other hand, I think maybe while you were out of the room, Mr. Manley, a couple of your colleagues asked and I responded that if you were to re-regulate pricing, it would help some of the people in the industry—even the Nationair type of entrepreneur. Since I am against re-regulation, that is not something I am suggesting.

It is difficult to get in a marketplace, but I hope you would agree, if your business is trucking or selling gasoline or any other product and your competitor across the street lowers his price, you are not going to sit there and let him sell out all of his goods. You have to be competitive.

Going back to the numbers I gave you on how much Nationair took out of Montreal and Toronto, if we took out a corresponding amount of capacity, what would we do with it? If we didn't get rid of the airplanes and the people and the ground equipment that handle it and give up all that revenue we would be in a frustrating dilemma, just as you are in concerning what you should do from a federal government standpoint to try to solve the problem.

• 1735

There is not an easy solution to the problem, but we have come to the conclusion that you should let the marketplace take care of itself. There will be some consolidations, but it is our opinion that in the end that approach will result in fewer jobs lost and a better product in the marketplace.

The Chairman: Mr. Shields has indicated that he would like a clarification to a previous question.

Mr. Shields: In response to the question regarding the pay-back of all funds given by the federal government to Air Canada, are those in constant dollars? If not, what dollars are they?

Mr. Harris: I think it depends upon your definition, but I think it was just in the dollars of the day at the time.

Mr. Shields: Would it be possible to get it tagged to constant dollars, either today's dollars or...?

Mr. Harris: I think we could get our finance people to put it in an apples-and-apples comparison for you, sir.

Mr. Shields: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Harris, I want to thank you and Mr. Kelley and Mr. Morrison for appearing before the committee today. I also specifically want to thank you for your cooperation with reference to what's before the tribunal. You've been most cooperative in that matter, and I also want to express my appreciation to the members for adhering to the guidelines we had established prior to the commencement of this meeting. I again thank you for being here. You've been most helpful. Hopefully you'll be available should we require your presence before the committee at some time in the future.

[Translation]

encore plus chaotique pour le consommateur. Personne ne souhaite cela. Nous voulons pouvoir offrir un bon produit au consommateur. D'autre part, pendant que vous étiez sorti, je pense, monsieur Manley, vos collègues ont posé une question à ce sujet et j'ai répondu que si vous réglemmentiez à nouveau les tarifs, cela aiderait certaines entreprises—même celles comme Nationair. Mais, comme je suis contre la reréglementation, ce n'est pas quelque chose que je propose.

Il est vrai qu'il est difficile de se faire une place, mais j'espère que vous serez d'accord avec moi quand je dis que quelle que soit votre entreprise, qu'il s'agisse de camionnage, d'essence ou d'autre chose, si votre concurrent d'en face baisse ses prix, vous n'allez pas rester les bras ballants pendant qu'il écoule toute sa marchandise. Vous devez rester concurrentiel.

Mais pour revenir aux chiffres que je vous ai cités à propos de ce que Nationair nous a pris sur Montréal et Toronto, si nous devons réduire d'autant notre capacité, que ferions-nous? Si nous ne nous débarrassons pas des avions, de l'équipement au sol et des employés—et par la même occasion, des revenus engendrés, nous ferions face à un dilemme frustrant, tout comme vous quand vous cherchez à résoudre le problème au niveau du gouvernement fédéral.

Il n'y a pas de solution facile à ce problème, mais nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il faut laisser jouer les forces du marché. Il y aura, certes, des fusions, mais nous sommes d'avis qu'en dernière analyse cela éliminera moins d'emplois et que nous nous retrouverons avec un meilleur produit.

Le président: M. Shields demande une précision à propos d'une question précédente.

M. Shields: Pour la question du remboursement des fonds accordés à Air Canada par le gouvernement fédéral, les sommes citées étaient-elles en dollars constants? Sinon, de quelle sorte de dollars s'agissait-il?

M. Harris: Je pense que cela dépend de votre définition, mais ce devait être en dollars réels des dates en question.

M. Shields: Serait-il possible d'obtenir un chiffre en dollars constants, qu'il s'agisse de dollars d'aujourd'hui ou...?

M. Harris: Je pense que nous pourrions demander à nos spécialistes des finances de vous préparer un tableau où vous pourrez comparer des pommes avec des pommes, pour ainsi dire, monsieur.

M. Shields: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Harris, je désire vous remercier, ainsi que MM. Kelley et Morrison, d'avoir bien voulu comparaître devant le comité aujourd'hui. Je désire aussi vous remercier tout particulièrement de votre coopération à propos des questions qui sont devant le tribunal. Je désire aussi exprimer ma reconnaissance aux membres du comité qui ont respecté les directives que nous avions établies avant la réunion. Encore une fois, merci d'être venus. Vous nous avez beaucoup aidés. J'espère que vous accepterez de revenir devant le comité si nous avons à nouveau besoin de vous.

[Texte]

Mr. Harris: I thank you, sir, for inviting me. We don't have the magic answer. We want to work with you to arrive at a solution. We know that anything we can do, we can't do it without your help. We're pleased that you've given us the opportunity to talk to you about the Air Canada story from our viewpoint.

The Chairman: Thank you.

The committee will adjourn until Thursday next, 10 a.m., Room 260 West Block.

[Traduction]

M. Harris: Je vous remercie, monsieur, de m'avoir invité. Nous n'avons pas de solution magique. Nous voulons travailler avec vous pour parvenir à une solution. Quoi que nous fassions, nous n'arriverons à rien sans votre aide. Nous vous savons gré de nous avoir donné l'occasion de vous présenter notre point de vue sur la situation d'Air Canada.

Le président: Merci.

Le comité se réunira à nouveau jeudi prochain, à 10 heures, dans la pièce 260 de l'Édifice de l'Ouest. La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

K1A 0S9

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

Air Canada:

Hollis Harris, President;

Patrick Kelley, Executive Vice-President, Corporate Strategy;

R.A. Morrison, Vice-President, Government Relations.

TÉMOINS

Air Canada:

Hollis Harris, président;

Patrick Kelley, vice-président général, Stratégie de l'entreprise;

R.A. Morrison, vice-président, Relations gouvernementales.

CAT
X527
- 782

Document
1993-11-11

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 25

Thursday, February 11, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 25

Le jeudi 11 février 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Future Business

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of annual reports

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of issues relating to railway rationalization

CONCERNANT:

Travaux futurs

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, examen des rapports annuels

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, examen des questions relatives à la rationalisation du réseau des chemins de fer

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 11, 1993
(40)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:30 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, John Manley and Geoff Wilson.

Acting Member present: Rob Nicholson for Lee Richardson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Transportation Safety Board: John W. Stants, Chairman; Ken Johnson, Executive Director. *From CP Rail:* R.J. Ritchie, President; Dennis Apedaile, Assistant Vice-President, Government & Industry Affairs.

The Committee proceeded to consider its future business.

At 10:00 o'clock a.m., the Committee proceeded in public.

Pursuant to Standing Order 108(2), the Committee considered annual reports.

John W. Stants made a statement and, with the other witness, answered questions.

Pursuant to Standing Order 108(2), the Committee proceeded to consider issues relating to railway rationalization.

R.J. Ritchie made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 11 FÉVRIER 1993
(40)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 9 h 30, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, John Manley et Geoff Wilson.

Membre suppléant présent: Rob Nicholson remplace Lee Richardson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du Bureau de la sécurité des transports du Canada: John W. Stants, président; Ken Johnson, directeur exécutif. *De CP Rail:* R.J. Ritchie, président; Dennis Apedaile, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales et industrie.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

À 10 heures, le Comité met fin au huis clos.

En conformité du paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité examine des rapports annuels.

John W. Stants fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

En conformité du paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité examine certains aspects de la rationalisation des chemins de fer.

R.J. Ritchie fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 12 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, February 11, 1993

● 1004

The Chairman: I call this meeting to order. With us today is Mr. John Stants, Chairman of the Transportation Safety Board; and the Executive Director, Mr. Ken Johnson.

Gentlemen, we welcome you before the committee and we look forward to your presentation. I understand that you will be making a brief presentation, after which we will invite members of the committee to comment and ask questions.

Mr. Stants, I suspect you're going to lead off.

● 1005

Mr. John W. Stants (Chairman, Transportation Safety Board of Canada): Mr. Chairman, members of the standing committee, thank you for the invitation to appear to discuss the Transportation Safety Board of Canada's 1991 annual report.

I'm very pleased to be here for this first appearance before the standing committee. I believe much has been accomplished in the nearly three years since the TSB was established and I look forward to discussing the highlights of our activities to date with the committee.

Next, I would like to give a brief presentation. This will consist of first describing how the TSB sees its role and mandate, and then I'll outline some of the major activities with which the Transportation Safety Board has been involved in its first three years of operations.

The TSB role and mandate has a first concern, which is to try to interpret correctly, and to implement in the best possible way, the important mandate given to us in our legislation: the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act.

As you are all aware, our primary task at TSB is to serve as a source of independent, objective transportation accident investigation, to make findings as to causes and contributing factors, to identify safety deficiencies, to make findings as to contributing factors and causes and to make recommendations aimed at eliminating or reducing these deficiencies. After three year's experience, I can say that I believe the act, as written, gives us a sound and adequate framework within which to carry out our mandate. The act has created a fully independent agency that can be seen as objective and credible in its investigations and reports with respect to occurrences in the four modes of transport where we have jurisdiction.

It has brought into effect parallel and improved accident investigation and report production policies and procedures with respect to accidents in four modes of transport. It has provided us generally with the powers adequate to do our job. It provided us with a workable division of responsibilities between board members, chairman and staff. It has provided procedures for investigations and the preparation of board reports which ensure thorough investigations and procedural fairness.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 11 février 1993

Le président: La séance est ouverte. Nous avons comme témoins aujourd'hui M. John Stants, président du Bureau de la sécurité des transports, ainsi que M. Ken Johnson, directeur exécutif.

Nous vous souhaitons la bienvenue au comité, messieurs, et nous avons hâte d'entendre votre témoignage. Je crois que vous allez faire un bref exposé, après quoi nous inviterons les membres du comité à faire des commentaires et à poser des questions.

Monsieur Stants, je suppose que vous serez le premier à prendre la parole.

M. John W. Stants (président, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Monsieur le président, messieurs les membres du comité permanent, nous vous remercions de nous avoir invités à comparaître pour discuter du rapport annuel du Bureau de la sécurité des transports du Canada pour 1991.

C'est un grand plaisir pour moi de comparaître pour la première fois devant le comité permanent. Je crois que nous avons accompli beaucoup depuis la création du BST il y a près de trois ans, et j'ai vraiment hâte de discuter avec les membres du comité des faits saillants de nos activités jusqu'à ce jour.

Ensuite, je ferai un bref exposé dans lequel je décrirai d'abord l'optique dans laquelle le BST voit son rôle et sa mission, puis je décrirai certaines des principales activités du Bureau de la sécurité des transports au cours de ses trois premières années d'existence.

Le rôle et la mission du BST consistent premièrement à essayer d'interpréter correctement et d'accomplir le mieux possible l'importante mission que nous confie notre loi habilitante, soit la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

Comme vous le savez tous, la principale tâche du BST consiste à servir d'organisme d'enquête indépendant et objectif sur les accidents de transport, d'en dégager les causes et les facteurs, de constater les manquements à la sécurité, de tirer des conclusions quant aux facteurs et aux causes d'accidents, et enfin de faire des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire les manquements à la sécurité. Après trois ans d'expérience, je peux dire que, selon moi, la loi actuelle nous donne les paramètres légaux nécessaires pour accomplir notre mission. La loi a créé un organisme totalement indépendant qu'on perçoit comme objectif et crédible dans ses enquêtes et dans ses rapports relatifs aux événements survenus dans les quatre modes de transport qui relèvent de sa compétence.

Elle a mis en oeuvre des politiques parallèles et améliorées en matière d'enquête sur les accidents et de préparation de rapports relatifs à des accidents survenus dans les quatre modes de transport. Elle nous a dotés en général des pouvoirs nécessaires pour accomplir notre tâche. La loi répartit de façon efficace les responsabilités entre les membres du bureau, le président et le personnel. Elle prévoit des procédures d'enquête et de préparation des rapports du bureau qui assurent la tenue d'enquêtes approfondies et l'équité des procédures.

[Texte]

This is not to say that no improvements could be emphasized, and indeed there are areas where we have encountered some difficulty. But by and large, I believe the legislative framework within which we are working is good and enables us to fulfil our mandate.

Some of the TSB major activities in its first three years of operation were the selection of occurrences to be investigated. These are the priorities. One key aspect of our enabling legislation is that for the most part it leaves the board free to decide which occurrences it will investigate and on which it will make findings and recommendations.

The board devoted much thought to establishing a policy with respect to the classes of occurrences it would investigate. Essentially our rationale for deciding whether or not to investigate is as follows. We will investigate those occurrences from which the greatest safety lessons and benefits can be derived. That is, we'll investigate those occurrences which appear most likely to lead to significant safety recommendations and thus to improved transportation safety.

The next item is the production of timely and high-quality Transportation Safety Board reports. Another major challenge has been to produce timely, high-quality reports on our findings and recommendations with respect to occurrences in the four modes.

In the air mode, this task has been relatively straightforward as reports made by the former Canadian Aviation Safety Board were prepared in generally the same manner required for those made under the CTAISB Act. As the Transportation Safety Board inherited most of the CTAISB staff, it has been relatively easy to produce timely and good-quality reports with respect to aviation occurrences.

In the other three modes, the policies and procedures for producing reports are very different from those in place for the various agencies that were formally responsible. Staff engaged in the preparation of these reports have all been required to learn how to operate within the new policies and procedures. This has taken some time to achieve and has led to initial delays in production of marine, rail, and pipeline occurrence reports. I believe we are now coming to the end of our learning curve and reports will be produced in an expeditious manner.

The communicating of the transportation and safety role and mandate: A major challenge in the first three years has been to make known our role and mandate throughout the transport industry to all those interested in transportation safety. It had also been necessary to work to begin to gain confidence in us as a credible, capable, and objective agency. The understanding of our role and mandate by those interested in the aviation mode of transport was of course

[Traduction]

Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de place pour des améliorations, et nous avons en effet rencontré certaines difficultés dans quelques domaines. En général, cependant, je crois que les paramètres légaux régissant nos activités sont suffisants pour nous permettre de remplir notre mission.

Au cours des trois premières années du BST, le choix des événements sur lesquels il y avait lieu d'enquêter représentait l'une des principales activités du bureau. Cela figurait parmi ses priorités. Un élément clé de notre loi habilitante réside dans le fait que le bureau est libre de décider des événements sur lesquels il y a lieu d'enquêter, puis de tirer des conclusions et de faire des recommandations.

Le bureau a consacré beaucoup d'attention à l'établissement d'une politique concernant les catégories d'événements sur lesquels il déciderait d'enquêter. Voici en résumé le raisonnement que nous suivions lorsqu'il s'agissait de décider d'enquêter ou non. Nous estimons qu'il faut enquêter sur les événements dont on peut tirer les meilleures leçons en matière de sécurité en vue d'améliorer la sécurité. C'est donc dire que les événements qui méritent de faire l'objet d'une enquête sont ceux qui semblent le plus susceptibles de mener à des recommandations importantes en matière de sécurité et, par conséquent, de contribuer à améliorer la sécurité dans les transports.

Je vais maintenant parler de la préparation des rapports opportuns et de grande qualité du Bureau de la sécurité des transports. Un autre défi important que nous avons dû relever a été de préparer des rapports opportuns et de grande qualité sur nos conclusions et nos recommandations relatives à des événements survenus dans les quatre modes de transport.

Pour ce qui est du transport aérien, la tâche a été relativement simple, étant donné que les rapports de l'ancien Bureau canadien de la sécurité aérienne étaient préparés en général de la même manière que l'exige maintenant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST). Comme le Bureau de la sécurité des transports a hérité de la plus grande partie du personnel de l'ancien bureau, il a été relativement facile de préparer des rapports opportuns et de grande qualité au sujet des événements survenus dans le transport aérien.

Pour ce qui est des trois autres modes de transport, les politiques et les procédures relatives à la préparation des rapports sont très différentes de celles que suivaient les divers organismes qui en étaient auparavant responsables. Les personnes embauchées pour préparer ces rapports ont dû toutes apprendre comment appliquer les nouvelles politiques et procédures. Il a fallu du temps pour cet apprentissage, ce qui a retardé la préparation de rapports concernant des événements survenus dans le transport maritime, ferroviaire et par productoduc. J'estime que nous achevons maintenant cette période d'apprentissage et que nos rapports seront dorénavant préparés rapidement.

La tâche de faire connaître notre rôle et notre mission en matière de transport et de sécurité: au cours des trois premières années le bureau a dû relever un défi majeur consistant à faire connaître notre rôle et notre mission dans l'ensemble du secteur des transports à toutes les personnes concernées par la sécurité des transports. Nous avons dû également faire des efforts pour nous gagner la confiance des gens en tant qu'organisme crédible, compétent et objectif.

[Text]

present already, as the TSB had been established based on the same principles as its predecessor, the Canadian Aviation Safety Board.

In the marine, rail and pipeline modes there has been much work to do and relations to be established. Previous policies and procedures for the investigation of and reporting on accidents in the marine, rail and pipeline modes differ markedly and the TSB approach required much explanation. Expectation of what the TSB would do has varied greatly between those involved in the various modes and within each mode as well.

Another item that the TSB was involved in was international cooperation. We have devoted quite a bit of effort to cooperating on an international level with other agencies engaged in transportation accident investigations and safety. We have been especially active with agencies that are working to improve transportation safety and to improve their policies and procedures for transportation accident investigation. This international exchange of information and ideas has benefited us, and I've been told that other countries find it useful to learn from the TSB experience. For example, there are several countries interested in examining in detail the TSB mandate and organization to see whether all or part of our ideas can be applied in their countries.

In the past we have had extensive discussions with the Netherlands officials responsible for various elements of transportation safety and with French officials. Both the Netherlands and France are reviewing the TSB legislation, mandate and organization.

I also recently participated in a congress where representatives of many European countries and others have discussed ways of improving transportation accident investigation and safety. The TSB experience was of great interest to them.

To sum up, I think that while there's always room for improvement both in our enabling legislation and in our implementation of it, I believe we are on the right track with our policies and procedures at TSB and that Canada has set a leading example of how to deal with transportation accident investigations and safety.

We have produced a short video. Perhaps the chairman and the members would like to see it. I think it may be beneficial, because in about 15 minutes. . . it will take me two or three hours to explain it.

The Chairman: I think we're attempting to find if there's a facility available for that. Unfortunately, it would seem that we don't have the equipment available to us yet. I would suggest that we proceed with the normal routine of the committee. If that video does become available as we go along, then we can take a break and watch the video.

[Translation]

Évidemment, les intervenants dans le mode de transport aérien comprenaient déjà notre rôle et notre mission, étant donné que le BST a été établi selon les mêmes principes que son prédécesseur, le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Pour le transport maritime, ferroviaire et par productoduc, nous avons dû faire beaucoup d'efforts pour établir de bonnes relations. Les politiques et les procédures suivies auparavant dans le cadre des enquêtes et des rapports sur les accidents survenus dans le transport maritime, ferroviaire et par productoduc diffèrent considérablement, et il a fallu expliquer longuement la méthode adoptée par le BST. Les attentes à propos du BST variaient considérablement entre les intervenants des différents modes de transport, et même au sein de chacun d'entre eux.

Le BST s'est également préoccupé de coopération sur le plan international. Nous avons consacré beaucoup d'efforts à la coopération avec des organismes d'autres pays qui s'occupent de sécurité et d'enquêtes sur les accidents de transport. Nous avons travaillé régulièrement avec des organismes cherchant à améliorer la sécurité dans le transport ainsi que les politiques et procédures en matière d'enquêtes sur des accidents de transport. Cet échange international d'information et d'idées nous a profité, et l'on m'a dit que d'autres pays trouvent utile de connaître l'expérience du BST. Par exemple, plusieurs pays veulent examiner en détail la mission et l'organisation du BST afin de voir si toutes nos idées ou une partie d'entre elles peuvent être appliquées chez eux.

Nous avons eu de nombreuses discussions avec les hauts fonctionnaires des Pays-Bas responsables de divers aspects de la sécurité des transports, ainsi qu'avec des hauts fonctionnaires français. Les Pays-Bas et la France examinent la loi régissant le BST, ainsi que sa mission et son organisation.

En outre, j'ai participé dernièrement à un congrès où des représentants de plusieurs pays d'Europe et d'ailleurs ont discuté des moyens d'améliorer les enquêtes sur les accidents de transport et la sécurité. Ils ont manifesté beaucoup d'intérêt pour l'expérience du BST.

En somme, bien qu'il y ait toujours place pour des améliorations dans notre loi habilitante et dans notre application de cette loi, j'estime que les politiques et les procédures du BST nous mettent sur la bonne voie et que le Canada montre le bon exemple en matière d'enquêtes sur les accidents de transport et de sécurité.

Nous avons préparé une courte bande magnétoscopique. Le président et les membres du comité aimeraient peut-être la regarder. Je pense qu'elle pourrait vous aider, car en 15 minutes environ. . . elle montre ce qui me prendrait deux ou trois heures à expliquer.

Le président: Nous essayons d'obtenir l'appareil nécessaire. Malheureusement, il semble que cet appareil n'est pas encore arrivé. Je propose que nous poursuivions la séance du comité comme à l'habitude. Si nous obtenons un magnétoscope, nous pourrions alors faire une pause et regarder la bande magnétoscopique.

[Texte]

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): On that point, Mr. Chairman, if I may, if we don't get the equipment while the board is here, an alternate solution, and perhaps one we may want to explore in any case, is to have a copy placed with OASIS, advise all members of the House that it's available on demand and that they can call up and watch it. I think that might even be better than just showing it to the committee.

The Chairman: That is a good suggestion. Let's proceed, then. It is hoped that before the conclusion of the meeting we'll have the opportunity of viewing that video.

Mr. Manley (Ottawa South): Thank you, Mr. Chairman. Perhaps I might start with a small point. When would we expect your 1992 annual report to be published?

• 1015

Mr. Ken Johnson (Executive Director, Transportation Safety Board of Canada): Within 20 or 30 sitting days of the end of March.

Mr. Manley: So it's coming. In the 1991 report, on page 22, your statistics reflect the fact that rail-related fatalities seem to be increasing, and you comment:

There was a large rise in fatalities at crossings protected with automated warnings, indicating that human behaviour—motorist action—continues to be an important underlying factor in crossing accidents.

I think, if I recall correctly, the numbers in Ontario have been particularly disturbing over the past period and there have been a number of highly publicized incidents, even in this region. I wonder whether you can extrapolate anything from these statistics to suggest that there's a trend, or do you have any comments concerning what ought to be done to address the incidence of accidents at level crossings?

Mr. Stants: Of course, some of the accidents and the fatalities you mentioned are at crossings, but a large number are suicides. Of the number that's there, somewhere around 35 are suicides. Across the country there are thousands and thousands of railway crossings. We try to address every one that happens, every one that is before our board meetings, and we do make recommendations regarding the danger of the crossings, if there are trees or facilities out there.

So we do address the problem of railway crossings, because my belief is that there's no acceptable number of fatalities. To me it's zero, and we should always strive to have a zero fatality, a zero accident rate. Of course, this is what we would all like to achieve, but when we deal with human beings and we deal with materials that break, obviously a zero accident rate is very difficult to attain.

Mr. Manley: Is there technology that should be used more frequently, in more numerous locations, that would reduce the incidence of some of these occurrences?

Mr. Stants: I would say that the technology is there; it's in place. The major problem is to tell the human being not to go across the crossing. Even though the lights are on and the barriers are there, they go around them. Really, many of

[Traduction]

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): À ce propos, si vous le permettez, monsieur le président, si nous n'obtenons pas l'appareil pendant que les membres du bureau sont encore ici, il faudrait peut-être envisager l'idée de remettre une copie de la bande au service OASIS, et dire à tous les députés que cette bande est disponible sur demande et qu'il suffit de téléphoner pour l'obtenir. Ce serait peut-être même préférable que de la montrer aux membres du comité.

Le président: C'est une bonne suggestion. Poursuivons donc nos travaux. Espérons qu'avant la fin de la séance, nous aurons la possibilité de regarder cette vidéo.

M. Manley (Ottawa—Sud): Merci, monsieur le président. Je pourrais peut-être commencer par demander une petite précision. Quand prévoyez-vous publier votre rapport annuel de 1992?

M. Ken Johnson (directeur exécutif, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Moins de 20 ou 30 jours de séance après la fin de mars.

M. Manley: Il sera donc publié bientôt. À la page 23 du rapport de 1991, vos statistiques révèlent que les accidents mortels dans le secteur du transport ferroviaire semblent être à la hausse, et vous dites:

On note une hausse importante d'accidents mortels s'étant produits à des passages à niveau à barrières automatiques, ce qui indique que le comportement humain—les gestes posés par l'automobiliste—demeure un facteur important dans ce type d'accident.

Si j'ai bonne mémoire, je pense que les statistiques récentes en Ontario sont particulièrement troublantes, et on a fait grand cas d'un certain nombre d'incidents dans cette région même. Je me demande si vous pouvez déduire de ces statistiques qu'une tendance se manifeste; ou encore pouvez-vous dire ce qu'il y aurait lieu de faire pour réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau?

M. Stants: Certains des accidents mortels ou non surviennent évidemment à des passages à niveau, mais un grand nombre d'entre eux sont des suicides. Environ 35 des accidents dont il est question sont des suicides. Il y a des milliers et des milliers de passages à niveau dans tout le pays. Nous essayons de trouver des solutions dans chaque cas soumis à notre bureau, et nous formulons des recommandations pour diminuer les dangers que présentent les passages à niveau, particulièrement en ce qui concerne la présence d'arbres ou d'une construction quelconque.

Nous nous occupons donc du problème des passages à niveau, car j'estime qu'il n'y a pas de nombre acceptable d'accidents mortels. Seul zéro serait acceptable, et nous devrions toujours avoir comme objectif aucun accident mortel, et même aucun accident. C'est évidemment notre objectif à tous, mais quand des êtres humains entrent en jeu, ainsi que de l'équipement qui peut tomber en panne, il est évidemment très difficile d'empêcher absolument tous les accidents.

M. Manley: Existe-t-il une technologie qu'on devrait utiliser plus fréquemment, à un plus grand nombre d'endroits, afin de réduire le nombre d'accidents?

M. Stants: Je dirais que nous disposons de la technologie nécessaire et qu'elle est utilisée. Le principal problème consiste à convaincre les êtres humains de ne pas traverser le passage à niveau. Même lorsque les feux clignotent et que les

[Text]

them are human-factor related. People just ignore them. They figure, well, I can get across the area; there's no train coming. The train goes by and they cut across, and the train comes from the other way and hits them. If you go into all these accidents, many of them happen because people ignore the warnings.

The same thing is true of fatalities on the track. People are walking along the tracks with Walkmans on, with their ski-doos, with their skis. We have all kinds of warnings and education in the school systems—for instance, Operation Life Saver—and we still have the fatalities. As we know, there was the accident in Nepean; it was a young boy. I have read these reports for 45 years. It's a very sad thing. Therefore, I say that one fatality is one too many.

Mr. Manley: To be specific on one of your reports, you'll recall the situation between a VIA train and a CP Rail freight train near Smiths Falls that occurred almost two years ago. I think your report said, if these words are an accurate quotation, referring to safety measures that were taken after the incident: "These measures only mitigate the unsafe condition at Smiths Falls".

• 1020

Afterwards it seems that Transport Canada didn't really feel that the safety measures taken were inadequate. What is your view of the response to your report by Transport Canada? What has happened at Smiths Falls, in the area, to deal with the unsafe condition that your report reflected?

Mr. Johnson: I do not have the exact details on it, but subsequent to that report coming out, Transport instructed the railways to put in some additional protective devices there. But I could not tell you exactly what they are right now.

Mr. Manley: In other words, are you saying that the Transport Canada response in the final analysis to your recommendations was adequate?

Mr. Johnson: As I understand it, yes.

Mr. Manley: Perhaps as a matter of process, what does the board do to follow up on this? You study an incident or an accident—I may ask you to explain the difference there—you do your study, you issue the report. Is that the end of it as far as you are concerned?

Mr. Stants: We get the response, we monitor. I would say that generally the responses have been very positive. Now, one of the recommendations, I think, in the Moshansky report was that in our annual report, we indicate the safety recommendations that we have made and that we also indicate the responses that are made. This is one area we can look into to make sure that the follow-up is proper and it is public.

Mr. Manley: What is your definition of an incident as opposed to an accident or an occurrence? How do you function in that...?

[Translation]

barrières sont abaissées, les gens les contournent. Plusieurs des accidents sont vraiment causés par un facteur humain. Les gens ne tiennent tout simplement pas compte des avertissements. Ils se disent qu'ils ont le temps de traverser, car aucun train ne vient. En outre, lorsqu'un train est passé, ils traversent immédiatement, et un train venant de l'autre direction les heurte. Quand on examine tous ces accidents, on se rend compte que plusieurs d'entre eux se produisent parce que les gens ignorent les avertissements.

Il en va ainsi des accidents mortels survenus sur la voie. Les gens se promènent le long de la voie ferrée avec leur baladeur, en motoneige ou en ski. Nous publions toutes sortes d'avertissements et nous avons des programmes d'éducation dans les écoles—par exemple, Opération Gare-au-train—et il y a quand même encore des accidents mortels. Il y a eu notamment l'accident de Nepean; la victime était un jeune garçon. Je lis ce genre de rapports depuis 45 ans. C'est très triste. Par conséquent, je dis qu'un accident mortel est un accident mortel de trop.

M. Manley: Je vais maintenant parler de l'un de vos rapports. Vous vous souvenez sûrement de la collision survenue entre un train de VIA et un train de marchandises de CP Rail près de Smiths Falls il y a presque deux ans. À propos des mesures de sécurité prises après l'incident, votre rapport disait, si ma citation est exacte: «Ces mesures vont simplement atténuer la situation dangereuse à Smiths Falls.»

Il semble que Transports Canada n'ait pas vraiment jugé insuffisantes les mesures de sécurité prises après l'accident. Que pensez-vous de la réaction de Transports Canada à votre rapport? Qu'a-t-on fait dans la région de Smiths Falls pour remédier à la situation dangereuse dont votre rapport faisait état?

M. Johnson: Je ne connais pas les détails exacts, mais après la publication de ce rapport, Transports Canada a dit aux compagnies de chemin de fer d'installer des mécanismes de protection supplémentaires. Je ne pourrais cependant pas vous dire exactement en quoi ils consistent.

M. Manley: Voulez-vous dire que Transports Canada a réagi en fin de compte de la façon appropriée à vos recommandations?

M. Johnson: Oui, si j'ai bien compris.

M. Manley: Quelle est la procédure adoptée par le bureau pour donner suite à ce genre de rapport? Vous étudiez un incident ou un accident—je vous demanderai peut-être d'expliquer la différence entre les deux—vous effectuez votre étude et vous publiez votre rapport. Est-ce là que se termine votre intervention?

M. Stants: Nous obtenons la réponse à notre rapport, et nous surveillons ce qui se fait. Je dirais qu'en général les réactions à nos rapports ont été très positives. Dans l'une de ses recommandations, je pense, le rapport Moshansky demandait que nous indiquions dans notre rapport annuel nos recommandations relatives à la sécurité et que nous indiquions également les mesures prises en réponse à ces recommandations. Voilà donc une façon pour nous de nous assurer qu'on donne bien suite à nos recommandations, et tout cela est rendu public.

M. Manley: Comment définissez-vous un incident par rapport à un accident ou à un événement? Dans quel sens utilisez-vous ces...?

[Texte]

Mr. Stants: I would say that an accident is really where there is damage to property and injury to personnel. An incident would be where there is really no damage or fatalities or injuries to people. An incident, for instance, would be where there is a leakage on a tanker car, which is reported, which is an incident. It really is just a little drip, but it is reported because it was found during an inspection.

Mr. Manley: One of the key things that Moshansky said, it seems to me, was that in the context of the airline sector, the policy of deregulation resulted in more planes, more airlines, more flying, while at the same time an effort to control government spending resulted in pressure on the safety regulatory side of government; that these two policies at the same time resulted in a lower level of safety, because the increase in air service was not met with an increase in safety regulation. Is your experience consistent with that, not just in air but in rail? The incidents that are reflected in your report would suggest that there is an increased number of incidents. Can you make that linkage that Moshansky made, or do you have any comments on Moshansky's —

Mr. Stants: I would say our statistical analysis would indicate that at the moment there is no indication that deregulation has had any bearing on the number of accidents or the increase of accidents.

Mr. Manley: How can you make that conclusion?

Mr. Stants: We go by our statistical analysis, and if you look at our accident rates and numbers of accidents, we are on a downward trend. Really, if you want to make an analysis on that, deregulation maybe has reduced the accidents. I won't go as far as that, but it is an analysis, if you want to make a statistical analysis of it.

• 1025

Mr. Manley: When you say accident rate, what are you saying? Rates based on what measure?

Mr. Stants: The number accidents is the total number you have. Your rate is based on the activity, flying hours in the air site, time mileage in the railway. There really is no rate available for the marine mode. So we can tell you if you have an increase in flying hours, then you may have an increase in accidents. But the number and the rate will indicate that for 1992 we have a decrease. As a matter of fact, all the modes have a decrease.

Mr. Manley: Do you want to go to this?

The Chairman: We'll interrupt the proceedings. I think we have the apparatus now available to us. So with your concurrence, we'll play your video.

[Video presentation]

• 1039

The Chairman: I think we'll just proceed along the lines that we were following. Mr. Angus.

[Traduction]

M. Stants: Je dirais qu'un accident, c'est un cas où des biens sont endommagés et où des personnes sont blessées. Un incident serait un cas où il n'y a pas vraiment de dommages, ni de morts ni de blessés. Un exemple d'incident serait le cas d'une fuite dans un wagon citerne, qui est signalée. Il s'agit vraiment d'un léger ruissellement, mais on le signale parce qu'on l'a découvert au cours d'une inspection.

M. Manley: Il me semble que l'un des éléments clés du rapport Moshansky, c'était que dans le secteur du transport aérien, la déréglementation a entraîné une augmentation du nombre d'avions, de compagnies aériennes et de vols, pendant qu'un effort pour contrôler les dépenses gouvernementales créait des pressions sur les organismes de réglementation de la sécurité; il ajoutait que ces deux politiques combinées ont contribué à diminuer le niveau de la sécurité, parce que l'accroissement des services aériens n'a pas été accompagné d'une réglementation accrue de la sécurité. Avez-vous constaté la même chose, non seulement dans le transport aérien, mais aussi dans le transport ferroviaire? D'après les statistiques dont votre rapport fait état, le nombre d'incidents semble avoir augmenté. Avez-vous trouvé le même lien qu'a trouvé M. Moshansky? Avez-vous des commentaires à faire sur son rapport. . .

M. Stants: D'après notre analyse des statistiques, rien n'indique pour l'instant que la déréglementation ait eu une incidence sur le nombre d'accidents, ou du moins qu'elle ait contribué à augmenter ce nombre.

M. Manley: Comment pouvez-vous arriver à cette conclusion?

M. Stants: Nous procédons par analyse statistique. Si vous regardez le taux et le nombre d'accidents mentionnés dans notre rapport, vous pourrez constater une tendance à la baisse. Si vous voulez vraiment en faire une analyse, vous pouvez peut-être même dire que la déréglementation a contribué à réduire le nombre d'accidents. Je n'irai pas jusque-là, mais c'est une conclusion qu'on pourrait tirer si l'on voulait vraiment faire une analyse statistique de la situation.

M. Manley: Lorsque vous parlez d'un taux d'accident, c'est en fonction de quelle mesure?

M. Stants: Le nombre d'accidents est le nombre total. Le taux est fonction de l'activité, soit du nombre d'heures de vol pour les aéronefs, ou du nombre d'heures ou du kilométrage pour les chemins de fer. Il n'y a pas vraiment de taux pour le transport maritime. On peut donc prévoir qu'avec une augmentation du nombre d'heures de vol, il y aura une augmentation du nombre d'accidents. Mais en 1992, il y a eu une réduction du taux et du nombre d'accidents. C'est d'ailleurs le cas pour tous les moyens de transport.

M. Manley: Est-ce que nous passons maintenant à la vidéo?

Le président: Nous allons interrompre la séance. Je pense que le matériel est maintenant prêt. Avec votre accord, nous allons regarder la vidéo.

[Présentation d'un vidéo]

Le président: Je pense que nous allons continuer sur notre lancée. Monsieur Angus.

[Text]

Mr. Angus: Mr. Stants, Mr. Johnson, welcome to the committee. If I'm not mistaken, this is the first time the new board has appeared before the transport committee, so a formal welcome to both of you.

Let me say at the outset that I'm glad that common sense prevailed over politics when you decided to go against the desires of this committee and call yourselves the Transportation Safety Board as opposed to the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board. Mr. Johnson, you will remember, I think, the debate we had over what words to put in the title, so I'm glad to see that common sense has prevailed.

Mr. Stants, on January 11 I wrote to you, asking that the board use its special powers to go beyond a single accident and to conduct a special investigation into rail safety in Canada. I thank you for your interim reply, indicating you are reviewing the documents I provided along with with internal material you have. Without getting into it in any detail, has the board reached a decision as to whether or not it will conduct a special investigation, or is it still under review?

● 1040

Mr. Stants: The board has made a decision. I signed a letter to you yesterday, which I thought you might have this morning, but you haven't received it. I have a copy here. With your permission, I could read it out.

Mr. Angus: Is it good news or bad news? No, please do. Maybe you do not need to read the whole thing.

Mr. Stants: The board looked at all the aspects of railway operation, all the statistical information we have and the board decision was to do a study. The study will include but not necessarily be limited to the following: increased attention to main track derailments and determine which occurrence to investigate; increased depths of investigation of such occurrences with respect to equipment, inspection, maintenance, operating practice, and human factors, including management and supervisory aspects; more detailed statistical analysis of occurrences, data; and a review of recent safety initiatives. We're going to issue a public report at the end of the year.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Stants. I'm very pleased, and as I've said publicly before, I hope that I'm wrong. I hope the report you arrive at finds that railway main-line situations are actually safer than they have been. But if they're not, then I think the board will be doing an excellent job in assisting Canadian railway companies in becoming much safer. So I thank you for that.

Mr. Stants: On that one, at the beginning of last year when we looked at the railway operation, where our aim was for zero accident rate, the board noticed there were derailments, and this year we're up slightly in the numbers. During the year of 1992 we issued 25 safety recommendations pertaining to the railway alone, of which, if I'm correct, 18 pertain directly to derailments.

If the members will recall, in 1992 we had the problem with VIA Rail. They had axle problems. I must compliment VIA Rail on the action they took, because they went through all the VIA Rail cars and they changed all the axles, which

[Translation]

M. Angus: Bienvenue au comité, messieurs Stants et Johnson. Si je ne m'abuse, c'est la première comparution du nouveau bureau devant le Comité des transports. Je vous souhaite donc officiellement la bienvenue.

Je veux dès le départ déclarer combien je suis content que le bon sens ait eu raison de la politique lorsque vous avez décidé d'aller à l'encontre des souhaits du comité et de vous appeler le Bureau de la sécurité des transports du Canada plutôt que le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. M. Johnson se souvient sans doute de la discussion que nous avons eue sur cette appellation. Je suis ravi de voir que le gros bon sens l'a emporté.

Le 11 janvier dernier, j'ai écrit à M. Stants pour demander au bureau de se prévaloir de ses pouvoirs spéciaux pour aller au delà d'un simple accident et pour mener une enquête spéciale sur la sécurité du transport ferroviaire au Canada. Je vous remercie pour votre réponse intérimaire, où vous me dites que vous allez examiner les documents que je vous ai remis, outre ceux dont vous disposez à l'interne. Sans nous donner tous les détails, dites-nous si le bureau a décidé ou non de mener cette enquête spéciale, ou s'il se penche toujours sur la question.

M. Stants: Le bureau a pris sa décision. Je vous ai envoyé une lettre hier, que vous auriez pu recevoir ce matin, ce qui ne semble pas être le cas. J'en ai une copie. Si vous le permettez, je vais la lire.

M. Angus: Allons-nous avoir de bonnes ou de mauvaises nouvelles? Allez-y. Il n'est peut-être pas nécessaire de tout lire.

M. Stants: Le bureau a examiné tous les aspects de l'exploitation ferroviaire, tous les renseignements statistiques que nous avons, et a décidé de mener une enquête. Elle portera notamment sur les sujets suivants: l'attention accrue donnée aux déraillements sur les voies principales, et le choix des accidents devant faire l'objet d'une enquête, l'approfondissement des enquêtes sur de tels accidents, particulièrement en ce qui touche le matériel, les inspections, l'entretien, l'exploitation et les facteurs humains, y compris la gestion et la surveillance; des analyses statistiques plus détaillées des accidents, davantage de données; un examen des récentes mesures de sécurité. Nous allons publier un rapport à la fin de l'année.

M. Angus: Merci, monsieur Stants. Je suis ravi, et comme je l'ai dit auparavant, j'espère me tromper. J'aimerais que votre rapport nous dise que l'état des voies principales de chemin de fer est plus sûr qu'auparavant. Mais si ce n'est pas le cas, le bureau aura fait son travail en aidant les chemins de fer canadiens à devenir plus sûrs. Je vous en remercie.

M. Stants: À ce sujet, au début de l'année dernière, lorsque nous avons examiné l'exploitation ferroviaire, nous avions pour objectif un taux d'accident de zéro. Nous avons constaté qu'il y avait des déraillements; cette année, il y en a un peu plus. En 1992, nous avons émis 25 recommandations de sécurité uniquement pour les chemins de fer, dont 18 au sujet des déraillements.

Vous vous souviendrez qu'en 1992, nous avions quelques problèmes chez VIA Rail. Il y avait des problèmes d'essieux. Je dois féliciter VIA Rail pour les mesures qu'elle a prises. Elle a en effet réagi très positivement en changeant les

[Texte]

was a very positive response. Of course, we as a board were extremely pleased. If I am correct, there were about seven or eight VIA Rail axle problems, which increased the number of derailments in 1992.

At the same time, we hope that with all the recommendations we made and implemented, we will see a major decrease in the number of derailments in 1993. I hope my crystal ball is right. We are addressing the problem, we're going into it.

Mr. Angus: One of the areas my colleague Mr. Manley touched on was the crossing accidents. This committee, as you probably know, visited Europe last year, looking at high-speed rail. One of the things I think some of us found quite interesting was the fact that on their protected crossings, their barrier arms go right across the road, so that you can't drive around it unless you've got a four-wheel drive and you go down into the ditch. Has the board looked at that as a possible solution to the accidental collisions as opposed to the suicides, which you talked about?

Mr. Stants: We looked into that. I have discussed that with the railways in Europe. There is of course the problem of the escape from that area. That is one of the reasons why in Canada, in years past, they didn't really go for the double barrier. But as I say, at this particular time I really do not have the answer on that. I can look into it and provide you with an answer if you wish.

• 1045

Mr. Angus: Perhaps I will just leave it as the planting of a seed. I watched with amazement an American television program where they put a camera in the front of a train. They showed all the cars and trucks that were trying to beat the train. It was scary to see how close a lot of them were.

Mr. Stants: I came from the air mode, and I have spent a great deal of time with the railway. I have been out on the freights; I have been sitting out at the front and I have watched these. In one case I thought we were going to hit the truck. People just ignore it.

They started a program where they have policemen on the train and cruisers with two-way radios. They have picked up people who were ignoring the lights. The danger is there. There is a speed limit on the roads and people ignore it. It is the same with the lights. How do you control it?

Mr. Angus: Let me turn to the operations of the board. In your opening remarks you indicated that the bulk of the staff came from the aviation side. One of the criticisms I have received from the other modes is that there is too much emphasis on air and not enough on rail, in particular. However, the railway companies suggest that you are spending too much time looking at them, while the workers suggest you are not. Maybe that is an indication that you are doing the right thing.

How have you broken up the staff who are dedicated per mode... as opposed to the engineering specialists who will look at metals strength, chemical analyses and things like that? Do you have equal numbers or is it proportional to the number of accidents you are called upon to investigate?

[Traduction]

essieux de tous ses wagons. Le bureau était tout à fait ravi. Si je me rappelle bien, il y a eu sept ou huit problèmes d'essieux chez VIA Rail, ce qui a fait augmenter le nombre de déraillements en 1992.

Nous espérons qu'avec la mise en oeuvre de toutes nos recommandations, il y aura une importante réduction du nombre de déraillements en 1993. J'espère bien prédire l'avenir. Nous nous attaquons certainement au problème.

M. Angus: Mon collègue, M. Manley, a parlé des accidents aux passages à niveau. Vous savez sans doute que notre comité est allé en Europe l'an dernier, dans le cadre de son examen du train à grande vitesse. Il y a une chose, entre autres, qui a intéressé certains d'entre nous, à mon avis: aux passages à niveau, la barrière a la même largeur que la route. On ne peut donc pas la contourner, à moins d'avoir un véhicule à quatre roues motrices et de passer par le fossé. Le bureau a-t-il étudié cette possibilité pour prévenir les collisions accidentelles, mais peut-être pas les suicides, comme vous nous l'avez dit?

M. Stants: Oui. J'en ai parlé avec les chemins de fer européens. Il faut bien sûr pouvoir sortir de la zone. C'est une des raisons pour lesquelles au Canada on a rejeté la barrière double. Mais comme je l'ai dit, je n'ai pas actuellement la réponse à cette question. Je peux aller aux renseignements et la trouver si vous le souhaitez.

M. Angus: Je vais m'arrêter là et laisser germer l'idée. J'ai regardé avec fascination une émission à la télévision américaine où on avait mis une caméra à la tête d'une locomotive. On avait filmé toutes les voitures et les camions qui avaient essayé de prendre le train de vitesse. Certains ne sont passés qu'à un cheveu. C'était à faire peur.

M. Stants: À l'origine, j'étais dans l'aviation, puis j'ai passé beaucoup de temps dans les chemins de fer. Je suis allé dans les trains de marchandises; j'étais dans la locomotive, où j'ai assisté à cela. Dans un cas, je pensais que nous allions percuter un camion. Les gens font comme si le train n'était pas là.

On a mis des policiers à bord des trains et utilisé des voitures de patrouille avec radiotéléphone. Les policiers arrêtaient les conducteurs qui brûlaient les feux. Le danger existe. Il y a une limite de vitesse sur les routes, et les gens n'en tiennent pas compte. C'est la même chose pour les feux. Comment lutter contre cela?

M. Angus: Passons au fonctionnement du bureau. Dans votre déclaration, vous avez dit que le personnel venait en majorité du secteur de l'aviation. Une des critiques que j'ai entendues venant des autres secteurs, c'est qu'on insiste trop sur l'aviation et trop peu sur les chemins de fer. Pourtant, les compagnies de chemins de fer disent que vous consacrez trop de temps à étudier leur cas, alors que les travailleurs disent le contraire. C'est peut-être le signe que vous faites du bon travail.

Comment avez-vous réparti l'effectif entre chaque mode de transport... par rapport aux ingénieurs qui étudient la résistance des métaux, font des analyses chimiques, etc.? Y en a-t-il autant dans chaque secteur, ou l'effectif est-il réparti proportionnellement au nombre d'accidents sur lesquels vous faites enquête?

[Text]

Mr. Stants: You saw the video. The feeling I had was that when we started the board, the air mode people were the first who spoke. We are all equal, so who is going to speak first? We went by the first mode that came into existence. As you noticed in the video—and in all our meetings and in all our documents—it is marine, rail, pipeline and air. From that aspect, it was fine.

In the initial part there was a fair bit to get the other modes, because they were brought into the established situation of the Canadian Aviation Safety Board. Some of these modes were in existence for many years. They had their own set-up and it was difficult to change.

Obviously there was a certain amount of jealousy or turf protection, but today all our investigators work together. They have learned in these three years of operation that they can help each other. There is so much exchange of information... having three or four different modes and bringing the pipeline in. I think it has disappeared. But it takes time. It is a growing process, an educational process.

What you referred to... I really do not think it exists any more.

Mr. Johnson: I do not know if I could add much more to that.

When we bring in field investigators for meetings now—they want to come in mode by mode—we put them together in the same room. We talk about the same things. When we developed the investigation manuals, the staff said we needed an air one and we needed... We said, let us do a common one and then do an appendix for the modes. We found that about 70% of the investigation activities were common across the modes.

It takes a lot of work. These are old cultures and they are well entrenched. We are very conscious of it. Those of us who started out in aviation know that aviation is the biggest part of the background. It tends to have the deepest technical capability, but it is moving back and forth.

• 1050

There was a rail accident just outside of Ottawa last winter. A bunch of cars went off the track, and they were worried about getting the site cleaned up. One of the rail people suggested getting a helicopter and infrared camera. We could do the work at night. We didn't have to wait until the morning.

These sorts of things are starting to go back and forth. I'm quite optimistic about it.

Mr. Angus: Another area of concern that has been raised with me is the time between the accident and when there is some kind of report. Part of it was the people who were complaining not understanding that you don't investigate everything, you don't necessarily publish everything. What's the average time line between the accident and when you are able to have a completed report put in the public domain?

Mr. Stants: Our standard at the present time is one year from the time of the accident to the time of final report. If any report cannot meet that criterion, the director of investigation is to report to the board.

[Translation]

M. Stants: Vous avez vu la vidéo. Au moment où le bureau a été créé, les gens de l'aviation ont été les premiers à prendre la parole. Nous étions tous sur un pied d'égalité, et on se demandait qui allait parler en premier. Nous avons commencé par le mode qui est né le premier. Comme vous l'avez vu dans la vidéo—et c'est l'ordre que nous suivons pour toutes nos réunions et dans tous nos documents—il s'agit d'abord du secteur maritime, du secteur ferroviaire, des pipelines et du secteur aérien. De ce point de vue-là, ça va.

Au début, il a été difficile d'intégrer les autres modes de transport, parce qu'ils sont arrivés dans le cadre déjà établi du Bureau de la sécurité aérienne. Certains de ces modes de transport existaient depuis bien des années. Ils avaient leurs propres structures, et les changements ont été difficiles.

Il y avait évidemment une certaine jalousie, et chacun voulait protéger son territoire, mais aujourd'hui tous nos enquêteurs collaborent. En trois ans d'activité, ils ont appris à s'entraider. Il y a tant d'échanges de renseignements... avec trois ou quatre différents modes de transport, plus les pipelines. Je pense que cela a disparu. Mais il faut du temps. Avec le temps et l'expérience, ça passera.

Ce dont vous avez parlé... Je ne pense plus que ça existe.

M. Johnson: Je n'ai pas grand-chose à ajouter.

Lorsque nous faisons venir des enquêteurs sur le terrain à des réunions—they veulent venir secteur par secteur—nous les plaçons tous dans la même salle. Nous parlons des mêmes choses. Quand nous avons préparé les manuels d'enquête, les employés disaient qu'il en fallait un pour l'aviation... Nous avons plutôt choisi de préparer un manuel commun suivi d'une annexe pour chaque mode de transport. Nous avons constaté qu'environ 70 p. 100 des travaux d'enquête étaient les mêmes partout.

Cela demande beaucoup de travail. Les mentalités sont anciennes et bien enracinées. Nous le savons très bien. Ceux d'entre nous qui ont commencé dans l'aviation savent que c'est ce secteur qui a le plus d'antécédents. C'est là que les moyens techniques sont les plus avancés. Mais c'est en train de changer.

Il y a eu un accident de chemin de fer juste à l'extérieur d'Ottawa l'hiver dernier. Une série de wagons ont déraillé, et on se faisait du souci à propos du nettoyage. Un des inspecteurs ferroviaires a suggéré de faire venir un hélicoptère équipé d'une caméra à infrarouge. Cela nous a permis de travailler la nuit sans attendre jusqu'au matin.

Il commence à y avoir des échanges. Je suis très optimiste.

M. Angus: On m'a aussi parlé du délai entre l'accident et la production du rapport. Ceux qui ont formulé des plaintes ne comprennent pas que vous n'enquêtez pas sur tout et que vous ne publiez pas tout non plus. Quel est le délai moyen entre un accident et la publication d'un rapport complet?

M. Stants: La norme actuelle est d'un an entre le moment de l'accident et celui du rapport final. Si un rapport ne respecte pas ce délai, le directeur des enquêtes doit se justifier auprès du bureau.

[Texte]

You could have a situation where a ship is under ice and we cannot start the investigation for six months, or where a plane has gone into the side of a mountain, is covered by snow, and we can't get in until spring. Those are acceptable delays.

As was mentioned on the video, any safety recommendation is made instantaneously. If we see a problem, we don't wait for the final report to be published. Action is taken. We don't wait for the final report.

Mr. Angus: In the interim, do you use the process of the final report of a draft going to the interested parties and then out? Or do you just do it?

Mr. Stants: We just do it.

Mr. Angus: Does it have the force of law or is it just a recommendation?

Mr. Stants: It's a recommendation.

Mr. Angus: So it's their own risk if they don't follow through.

Mr. Stants: The response to our recommendations has been very good. There have really been no problems with it. The one we put out in 1992 on stress, corrosion and cracking on the pipelines, the reaction by the National Energy Board and the Department of Industry, Science and Technology—they don't like it because it's expensive. At the same time, they have taken some pretty positive steps on it. We got the interim report, and the final report is coming by March 1. It's extremely pleasing to the board to see that people react positively on this.

As I said, I spent 45 years in this business and I have a problem with recommendations where the regulatory authority just puts out another regulation and the problem is solved. I'm of the firm belief that you must educate safety. I used to fly the Atlantic and I had a big book with all kinds of regulations, and I can guarantee you that I couldn't remember them all.

Educating people to do the right thing will stay with them for a lifetime, because the mistakes made by the fathers were also made by the sons, and now by the grandsons. So you have to repeat, repeat, re-educate, re-educate. As I say, I've never seen an accident that I haven't seen before.

Mr. Angus: That's interesting. Speaking of accidents, did your board have any role, formally or informally, with the Saudi inquiry into the Nationair accident at Jedda?

Mr. Stants: The role we played was as a representative. Of course the investigation was carried out by the Saudis in accordance with annex 13 of the ICAO regulations. Because of their credibility, the Canadian investigators were asked to assist in the investigation. But their report really doesn't come to our board. The report is given to the Saudis and they will make the final report.

Mr. Angus: Do you know when that report is due?

Mr. Stants: They had a meeting about a week ago on the interested parties' replies. My understanding is that they are going through it and they may—I'm not speaking for the Saudis, it's only what I hear—issue another interim reply.

[Traduction]

Par exemple, un navire peut être sous la glace, ce qui retarde l'enquête de six mois; ou encore, un avion peut s'être fracassé contre le flanc d'une montagne, être recouvert de neige, et être inaccessible jusqu'au printemps. Ce sont des retards acceptables.

Comme on le disait dans la vidéo, toutes les recommandations de sécurité sont publiées sur-le-champ. Si nous constatons l'existence d'un problème, nous n'attendons pas la publication du rapport final. Des mesures sont prises. Nous n'attendons pas le rapport final.

M. Angus: Pendant cette période, faites-vous parvenir un projet de rapport aux parties intéressées avant de le publier, ou est-ce que vous agissez sur-le-champ?

M. Stants: Nous agissons sur-le-champ.

M. Angus: C'est une prescription ou une recommandation?

M. Stants: Une recommandation.

M. Angus: Si elles ne la suivent pas, c'est donc à leurs propres risques.

M. Stants: La réaction à nos recommandations a été excellente. Cela n'a pas vraiment causé de problèmes. Nous en avons publiée une en 1992 sur la corrosion sous tension et le fissurage des pipelines. Cela n'a pas plu à l'Office national de l'énergie et au ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie à cause de son coût élevé. Néanmoins, ils ont pris des mesures très positives. Nous avons un rapport provisoire, et le rapport définitif sera publié le 1er mars. Il est très gratifiant pour le bureau de voir que les gens réagissent bien.

Comme je l'ai dit, j'ai 45 ans d'expérience dans ce domaine, et je n'aime pas les recommandations qui ne font que s'ajouter aux précédentes, ni les organismes de réglementation qui pensent avoir ainsi réglé le problème. Je suis fermement convaincu qu'il faut enseigner la sécurité. Dans le temps, j'étais pilote au-dessus de l'Atlantique, et j'avais un gros manuel qui contenait toutes sortes de règlements, et je peux vous assurer que je ne les connaissais pas tous.

Si l'on apprend aux gens à faire ce qu'il faut, ils s'en souviendront le reste de leur vie. Les erreurs faites par le père sont aussi commises par le fils et le petit-fils. C'est pourquoi il faut constamment revenir à la charge. Comme je l'ai dit souvent, je ne suis jamais tombé sur un accident que je n'avais pas déjà vu.

M. Angus: Comme c'est intéressant. Au fait, est-ce que le bureau est intervenu officiellement ou non dans l'enquête des autorités saoudiennes sur l'accident de Nationair à Djedda?

M. Stants: Nous avons joué le rôle de représentant. L'enquête a été menée par les Saoudiens en conformité avec l'annexe 13 du Règlement de l'OACI. Comme les enquêteurs canadiens jouissent d'une grande crédibilité, ils ont été invités à collaborer à l'enquête. Par contre, leur rapport n'est pas acheminé au bureau. Il est remis aux Saoudiens, qui prépareront le rapport final.

M. Angus: Savez-vous quand ce rapport est censé paraître?

M. Stants: On a tenu une réunion il y a environ une semaine pour discuter des réponses des parties intéressées. Je crois savoir que les enquêteurs sont en train de les étudier et qu'ils publieront peut-être—je ne parle pas pour les

[Text]

They may not, however. They may put out a final report instead. At the same time, they may decide not to put out a final report out. I cannot dictate to another country on the matter of international cooperation.

• 1055

If you recall, there were two major airbus accidents in Nepal. A Thai airbus went in and killed all the people, and about a month later there was a Pakistani airbus, and ICAO asked us to assist in the investigation. So we have pretty good international credibility in terms of our expertise as investigators and in flight data recorders, the black-box computer imaging.

While I'm here, I would like to invite the committee to our laboratories at Uplands to spend a couple of hours going through the capabilities of our laboratories, particularly the black-box computer imaging and playback. Using the flight data recorder, we can take an accident and build a case. Sitting in the cockpit or standing outside on the ground, you can see that aircraft flying through the mountain, or see the instrumentation in that particular aircraft's cockpit. It's fascinating and it would be of great interest for the committee to come out.

So I extend that invitation. Let us know and we'll set up a tour through our facilities at Uplands. I think it's one of the best, if not the best, in the world.

Mr. Angus: That sounds like a great invitation, and I certainly would want to do it.

Mr. Chairman, I have lots more questions but I'll turn it back to you.

The Chairman: Thank you. The committee appreciates your invitation and we will certainly take that under advisement.

Mr. Atkinson (St. Catharines): First of all, when the act was being considered, some of us felt that pipelines should be included. In your opinion, has it been helpful to have pipelines included under the board's jurisdiction?

Mr. Stants: We have visited with the pipelines and we've been out on the pipelines. We met with both the natural gas and the oil pipeline people, and they all seem to be in favour of it. Their initial reaction is that the inspectors are going to tell on them or whatever, but we're not inspectors, we're investigators. Working together with all the industries, the unions, the associations, Transport Canada and the National Energy Board—we must work together to solve the problem. As I said earlier, using a sledge hammer is just a temporary solution.

The response we had from our meeting with them, our going down and inspecting their pipelines and facilities—this was exposure to the people. Once they understand, the fear is gone. Lack of knowledge creates fear and worry, but once they understand, we can cooperate. We're not out there to be difficult with people. What we're after is a safe transportation system.

Mr. Atkinson: I'm glad to hear you say that. I hope we'll be vindicated for making that amendment and for supporting it when the act was before us.

[Translation]

Saoudiens, je ne fais que répéter ce que j'ai entendu—une autre réponse provisoire. Par contre ils ne le feront peut-être pas. Ils décideront peut-être de publier un rapport final. Ils décideront peut-être aussi de ne pas publier de rapport final. Je ne peux pas dicter la conduite d'un pays lorsqu'il est question de coopération internationale.

Vous vous souviendrez peut-être qu'il y a eu deux gros accidents mettant en cause un Airbus au Népal. Un Airbus thaïlandais s'est écrasé, tuant tous les passagers, et environ un mois plus tard il y a eu l'écrasement d'un Airbus pakistanais. L'OACI nous a demandé de collaborer à l'enquête. Nous jouissons donc d'une assez bonne crédibilité à l'étranger comme enquêteurs et spécialistes des enregistreurs de données de vol et d'imagerie électronique de la boîte noire.

Pendant que j'y suis, j'aimerais inviter les membres du comité à visiter nos laboratoires d'Uplands. Vous pourriez passer quelques heures à examiner nos installations, en particulier notre système d'imagerie et de lecture électronique de la boîte noire. À l'aide de l'enregistreur de données de vol, nous pouvons reconstituer un accident. Installé dans le poste de pilotage ou au sol, on peut voir l'appareil voler à travers les montagnes ou observer le tableau de bord. C'est fascinant, et cela intéresserait beaucoup les membres du comité.

L'invitation est donc lancée. Prévenez-nous, et nous vous organiserons une visite des installations d'Uplands. Elles comptent parmi les meilleures du monde, si ce ne sont pas les meilleures.

M. Angus: Cela semble passionnant, et ça m'intéresserait beaucoup.

Monsieur le président, j'ai beaucoup d'autres questions à poser, mais je vous cède la parole.

Le président: Merci. Le comité vous remercie de l'invitation et y réfléchira sûrement.

M. Atkinson (St. Catharines): Tout d'abord, pendant l'étude du projet de loi, certains d'entre nous pensaient qu'il fallait y inclure les pipelines. Estimez-vous que c'était une bonne idée d'inclure les pipelines dans la compétence du bureau?

M. Stants: Nous sommes allés examiner les pipelines. Nous avons rencontré les responsables des gazoducs et des oléoducs, et tous avaient l'air d'être en faveur de l'idée. Initialement, ils craignaient que les inspecteurs ne les dénoncent, mais nous ne sommes pas des inspecteurs, nous sommes des enquêteurs. Nous collaborons avec tous les secteurs, les syndicats, les associations, Transports Canada et l'Office national de l'énergie—il faut collaborer pour résoudre les problèmes. Comme je l'ai dit, la matraque n'est qu'une solution temporaire.

Nous les avons rencontrés, nous sommes allés inspecter leurs pipelines et leurs installations. Nous sommes allés les rencontrer en personne. Une fois qu'ils comprennent, leur crainte disparaît. C'est l'ignorance qui est à l'origine de la crainte, mais une fois qu'ils comprennent, ils collaborent. Nous ne sommes pas là pour leur créer des ennuis. Nous sommes là pour assurer la sécurité du système de transport.

M. Atkinson: Je suis heureux de vous l'entendre dire. J'espère qu'on reconnaîtra que nous avons eu raison de réclamer cet amendement et de l'appuyer lorsque le projet de loi était devant nous.

[Texte]

The other big thing—perhaps Mr. Johnson can help out here—was the turmoil that existed in CASB. We wanted to try to alleviate that by putting certain responsibilities on the chairman and the board members and so on, and we considered that at great length when we were looking at the act. A lot of people said it was a personality conflict and we were trying to build something into the act to prevent that from happening. So far, how do you think that has been working out?

Mr. Johnson: In my opinion, the changes that were made were very useful and probably necessary for any agency of this type. There certainly were some problems in the old board that were nothing but personality problems, but there were serious structural deficiencies, and I believe the changes introduced by Parliament through this committee resolved those. It's a much happier place to work now.

• 1100

Mr. Atkinson: Another thing we were concerned about when considering the act was the confidential reports and the interim stages going to the individuals involved, and what effect that would have on your final decision and your independence. We struggled with that one. How has that been working out? Is that still a good idea?

Mr. Johnson: It's not only a good idea, I think it is the thing that makes this board more effective than many other boards. The wrinkle this committee put in when the bill was going through, that all representations made to the board must be retained so that, should anyone ever question the objectivity of the board, there would be a full record of what went on—I think that takes away the worry that might have been there before. Perhaps I'm a little biased on this, but even in the United States the biggest request for change that I hear is for a system like we have in Canada. Under our system people get a chance to comment on the substance of the report, and the corrections made to it, before it's made public. I think that and the maintaining of the record work very well, and I think that within the industry in Canada there is wide appreciation for what we loosely call the IP process.

Mr. Atkinson: Another thing that concerned us when we were considering the act was the granting of observer status to various organizations and government departments and so on. How has that worked out in terms of the act?

Mr. Johnson: Generally, it has worked well. You will recall that you moved back the participation of what you called the minister's representative and made him an observer, although still with some special privileges. There are still some concerns that the minister's representative might get more information than he would be wise to have, and that this could leak through to enforcement action. It's a very difficult one because the minister has to get a lot of information to take the corrective action that he must take, and there's some balancing there. It could be tipped a little bit one way or the other. It's pretty close to right.

[Traduction]

L'autre grande question—peut-être M. Johnson pourra-t-il nous aider ici—ce sont les tensions qui existaient au Bureau canadien de la sécurité aérienne. Nous voulions les atténuer en confiant certaines responsabilités au président et aux membres du bureau. Nous y avons longuement réfléchi pendant l'étude du projet de loi. Beaucoup de gens disaient qu'il s'agissait d'un conflit de personnalités, et c'est pourquoi nous avons essayé d'inclure dans le projet de loi un mécanisme permettant de l'éviter. Jusqu'à présent, que pensez-vous des résultats?

M. Johnson: D'après moi, les changements apportés ont été très utiles et étaient probablement nécessaires dans le cas d'un organisme comme celui-là. Il y avait effectivement des conflits de personnalités dans l'ancien bureau, mais aussi de graves défauts de structure, et je pense que les changements apportés par le Parlement par l'intermédiaire du comité ont permis de les corriger. C'est un endroit où il fait bien mieux travailler aujourd'hui.

M. Atkinson: Pendant l'étude du projet de loi, nous nous inquiétons du fait que les rapports confidentiels et les rapports provisoires allaient être communiqués aux intéressés. Nous nous demandions quel effet cela aurait sur votre indépendance et votre décision finale. Nous nous sommes débattus avec cette question. Comment cela se passe-t-il? C'est toujours une bonne idée?

M. Johnson: Non seulement c'est une bonne idée, mais selon moi c'est ce qui rend notre bureau plus efficace que bien d'autres. L'ajout apporté par le comité au moment de l'étude du projet de loi, à savoir que toutes les communications adressées au bureau doivent être conservées pour que, en cas de contestation de l'objectivité du bureau, on puisse disposer d'un dossier complet sur ce qui s'est passé—je pense que cela a fait disparaître les inquiétudes qu'il aurait pu y avoir. Je ne suis peut-être pas tout à fait objectif, mais même aux États-Unis, ce que l'on réclame le plus souvent, c'est d'adopter le système canadien. Chez nous, les intéressés peuvent commenter le fond du rapport, et les corrections qui y sont apportées, avant qu'il ne soit rendu public. Je pense que cela et la conservation du dossier sont une très bonne idée et que toute l'industrie canadienne apprécie beaucoup ce que j'appelle le processus de traitement de l'information.

M. Atkinson: Nous avions aussi des inquiétudes à propos du statut d'observateur accordé à certains organismes et ministères. Ça marche bien?

M. Johnson: En général, oui. Vous vous souviendrez que vous avez fait disparaître la participation de ce que vous appeliez le représentant du ministre et que vous avez fait de lui un observateur, jouissant de certains privilèges, cependant. Certains craignent encore que le représentant du ministre ne reçoive plus d'informations qu'il ne devrait en recevoir, qu'il ne puisse y avoir des fuites et que cela ne se traduise par une intervention policière. C'est une question très épineuse, parce que le ministre doit avoir beaucoup d'informations pour apporter le correctif nécessaire. Il s'agit donc de trouver le juste milieu. On pourrait aller un peu plus dans un sens ou un peu plus dans l'autre. On a à peu près trouvé un équilibre.

[Text]

Mr. Atkinson: You had some hesitation during that answer, so perhaps that's something we should be considering. Is there any legislative fix for that, in your opinion?

Mr. Johnson: I don't know. There are some competing principles there and they're all important. It would be easy to say that our agency should be able to block the information going to the minister and keep a clear view on the independence of the investigations. At the same time, if the minister can't get what he needs to correct the situation, then we really haven't helped anything. It's a very tough question.

Mr. Atkinson: We talked about that at the time, and you have the interim report that you can. . . You have the ability to go directly to the minister if you feel there's a safety problem during the course of your investigation. Isn't that correct?

Mr. Johnson: In fact, where urgent action is required, we have the obligation to go to the minister. But there are still a lot of things around the report. It's a tough question.

Mr. Atkinson: The review is coming up and the people have been put in place, as I understand it. From your previous answer I gather there are some things that can be considered in this review, and I trust they will be. Is there enough experience in the other areas that this review will be helpful at this point in time, helpful in fine-tuning the act?

Mr. Johnson: I think the act is generally working well, and I think that with three years behind us, there's enough experience that the commissioners can look at it and make their judgements.

Mr. Atkinson: Are there any other areas of contention besides the granting of observer status?

• 1105

Mr. Johnson: We've just gone through a little bit of difficulty over whether witnesses at the fact-gathering stage of inquiry should have the right to counsel or not, and I think the view we understood at the beginning of the Parliament was that the importance of getting safety information quickly would outweigh the right to counsel in those circumstances where nothing should fall back on it. We were taken to court on it and we lost, so we're going to have to find a slightly different way of doing business in that area.

Mr. Angus: Does that mean you're not going to appeal, or have you made that decision yet?

Mr. Stants: Ninety percent, I would say we are not going to appeal. The final decision has to be made by Friday, but it is most likely we will not appeal, because if we can cooperate and work together I don't think there is really a problem.

As to the right of the individual to be there, we should always consider that. Where the problem would come in is if we ask a question of the witness and he turns to his legal counsel and says, what do I say—yes or no? Then we really lose the purpose of trying to get to the bottom.

We're interested in cause and we're not interested in legal liability and who is to blame, and that is one of the hardest things to get across to people. The RCMP can do an investigation for criminal intent, Transport Canada or whoever can do so for a breach of regulations, but we're only for cause and to prevent it from happening in the future. If people understand that and we can cooperate together, I don't think there's a problem. So hopefully we won't get into

[Translation]

M. Atkinson: Vous avez hésité un peu dans votre réponse; peut-être devrions-nous nous pencher sur la question. Y aurait-il lieu de modifier la loi pour corriger cela?

M. Johnson: Je ne sais pas. Il s'agit là de principes importants qui s'affrontent. Il serait facile de dire que le bureau devrait pouvoir stopper la communication de renseignements au ministre et assurer l'indépendance de ses enquêtes. En revanche, si le ministre ne peut pas obtenir l'information dont il a besoin pour corriger la situation, nous n'arrangeons rien. C'est une question très délicate.

M. Atkinson: Nous en avons parlé à l'époque, et vous avez le rapport provisoire que vous pouvez. . . Vous pouvez vous adresser directement au ministre si vous avez rencontré un problème de sécurité pendant votre enquête, n'est-ce pas?

M. Johnson: De fait, lorsqu'une intervention urgente est nécessaire, nous sommes tenus de nous adresser au ministre. Mais il y a encore beaucoup d'éléments à propos du rapport. C'est une question difficile.

M. Atkinson: La loi va être revue, et les gens ont été nommés, je crois. Je conclus de votre réponse que certaines choses pourraient être étudiées à cette occasion; je ne doute pas qu'elles le seront. A-t-on accumulé suffisamment d'expérience pratique dans les autres secteurs pour justifier l'utilité de cette revue et améliorer la loi?

M. Johnson: Je pense que la loi marche généralement bien, et je pense que les trois années d'expérience seront suffisantes pour que les commissaires puissent l'examiner et porter un jugement.

M. Atkinson: Y a-t-il d'autres questions litigieuses à l'exception du statut d'observateur?

M. Johnson: Nous venons de rencontrer une petite difficulté sur la question de savoir si les témoins, à l'étape de la collecte de l'information, devraient avoir droit à un avocat. Au début, nous avons cru que le Parlement souhaitait donner plus de poids à la communication de renseignements sur la sécurité qu'au droit à un avocat. On nous a poursuivis devant les tribunaux, et nous avons perdu. Il faudra donc que nous trouvions une façon légèrement différente de procéder.

M. Angus: Cela signifie-t-il que vous n'allez pas interjeter appel, ou en avez-vous déjà décidé ainsi?

M. Stants: À 90 p. 100, je dirais que nous n'allons pas interjeter appel. La décision définitive doit être prise avant vendredi, mais il est probable que nous n'interjeterons pas appel, parce que si nous arrivons à collaborer, il n'y a pas vraiment de difficulté.

Pour ce qui est du droit de la personne d'être présente, cela devrait toujours être une considération. Là où il se posera un problème, c'est si nous posons les questions au témoin et si celui-ci demande à son avocat s'il doit répondre par oui ou par non. Dans ces conditions, il n'y a plus moyen d'aller au fond des choses.

Ce qui nous intéresse, c'est de trouver les causes, et non pas d'attribuer la responsabilité juridique ou de jeter un blâme sur quelqu'un. C'est ce qui est le plus difficile à faire comprendre aux gens. La GRC peut faire une enquête sur des motifs criminels; Transports Canada, ou un autre ministère, peut faire enquête sur une infraction au règlement, mais nous, nous ne sommes là que pour déterminer les causes et empêcher que l'accident ne se reproduise. Si les

[Texte]

that situation, and in working and talking together I think we can work around it. In an appeal, I think the chance of getting anywhere is about 5%.

Mr. Angus: It would delay things even more.

Mr. Stants: Yes.

Mr. Atkinson: Thank you. It sounds as though that can be solved by your own internal regulations and so on.

Mr. Stants: It's people working together to solve a problem. Nobody goes out there to have an accident. Nobody goes out there to destroy a ship, a train, or a plane. It's not economically viable to do that. So people should work and talk together, and I can say from my three years' experience and my 45 years in the industry that I think you accomplish a great deal by having people talk and be honest and sincere. It's selling the idea, educating the people.

Mr. Atkinson: For your inquiries, have you had to set up your own code of procedure? Do you swear witnesses in? Have you set down a procedure that an administrative body would set down?

Mr. Stants: Yes. What we're looking at has not become a legal process. There's no harassment of the witnesses. It's a hard thing. The legal have one side of it, but I think we have to keep in mind that we're looking for a cause or additional information to help the board assess the cause factor or contributing factors to that particular thing, and not allowing it to become a court proceeding.

Mr. Atkinson: I realize that, but you're still an administrative body, and due process has to apply, and then you'll run into difficulties, as you seem to have. Are your witnesses placed under oath?

Mr. Johnson: Not normally.

Mr. Stants: And the information cannot be used and they cannot use the documents in a court of law, later on, for a prosecution.

Mr. Atkinson: Those are all the questions I have, Mr. Chairman.

The Chairman: We're well over our time. However, I know that Mr. Wilson has a question he would like to put. Mr. Manley, do you have anything further?

Mr. Manley: No, that's all right.

The Chairman: Mr. Angus, you indicated you had a short one.

Mr. Angus: It was my intervention earlier.

The Chairman: We'll move directly to Mr. Wilson, then.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): I have just a couple of practical questions that arose out of concern over some of the level crossing incidents mentioned earlier.

I'm wondering specifically whether there are any rules in effect or any regulations as to the duration of time that a crew would be allowed to block a level crossing. I raise it in the context of small-town or small-city Canada, where there are more likely to be level crossings than grade separations. Every so often I have a complaint in my office about what a constituent feels is an undue length of time for a crossing to be blocked.

[Traduction]

gens peuvent le comprendre et si nous pouvons collaborer, je ne pense pas qu'il y ait de problème. J'espère donc que nous n'allons pas nous retrouver dans cette situation et qu'à force de travailler et de parler ensemble, nous arriverons à tourner la difficulté. En appel, nos chances de réussite sont d'à peu près 5 p. 100.

M. Angus: Cela ne ferait que retarder encore les choses.

M. Stants: Oui.

M. Atkinson: Merci. Il semble que le problème pourra être réglé de façon interne.

M. Stants: Il suffit que les gens travaillent ensemble pour trouver une solution. Personne ne fait exprès pour avoir un accident. Personne ne va sciemment détruire un navire, un train ou un avion. Ce n'est pas rentable. Il faut donc que les gens travaillent ensemble et se parlent. Grâce à mes trois années d'expérience et mes 45 ans dans l'industrie, je peux vous assurer qu'on peut accomplir beaucoup de choses à se parler avec franchise et sincérité. Il faut convaincre les gens.

M. Atkinson: Vous êtes-vous donné un code de procédure pour vos enquêtes? Assermentez-vous les témoins? Avez-vous établi une procédure, comme le fait normalement un organisme administratif?

M. Stants: Oui. Il ne s'agit pas d'une procédure juridique. Nous ne harcelons pas les témoins. C'est difficile. Les avocats s'occupent d'une partie de la chose, mais il faut se souvenir que nous sommes à la recherche de causes ou de renseignements supplémentaires pour permettre au bureau de déterminer la ou les causes d'un accident. Il ne faut donc pas que cela se transforme en procès.

M. Atkinson: Je le comprends, mais vous êtes quand même un organisme administratif, et il vous faut veiller à l'application régulière de la loi, sans quoi vous rencontrerez des difficultés, comme cela s'est produit. Vos témoins sont-ils assermentés?

M. Johnson: Normalement, non.

M. Stants: L'information et les documents ne peuvent pas servir devant un tribunal, plus tard, à l'occasion d'une poursuite.

M. Atkinson: Je n'ai plus d'autres questions, monsieur le président.

Le président: Nous avons largement dépassé le temps que nous avons. Par contre, je sais que M. Wilson veut poser une question. Monsieur Manley, en avez-vous une autre?

M. Manley: Non, ça va.

Le président: Monsieur Angus, vous avez dit que vous aviez une courte question.

M. Angus: C'est celle que j'ai posée tout à l'heure.

Le président: Passons donc directement à M. Wilson.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Je n'ai que quelques questions d'ordre pratique reliées aux incidents aux passages à niveau dont vous avez parlé tout à l'heure.

J'aimerais savoir s'il y a des règlements au sujet de la durée pendant laquelle une équipe a le droit de bloquer un passage à niveau. Je pense aux petites villes canadiennes où l'on rencontre plus souvent des passages à niveau que des sauts-de-mouton. Mon bureau reçoit régulièrement des plaintes venant de personnes qui trouvent que le passage à niveau est resté bloqué beaucoup trop longtemps.

[Text]

• 1110

Where it generally happens is where the length of a freight train is such that the crew probably stop at the station and exchange papers and do whatever formal things they have to do. Meanwhile a mile down the track, people are lined up and frustrated, especially because there are only two or three cars to the end of the train, and the feeling is that if the train moved on, perhaps the papers could be exchanged 100 yards further up the track.

I suspect the length of time isn't great, but nevertheless exasperation levels increase, and I suspect it does lead to a certain impetus for people to try to run the train. They see it coming and say, I'll sit here for five or six minutes. I'm in a hurry—especially a problem, I suspect on occasion, for an emergency vehicle. Are there some practical rules in this regard?

Mr. Stants: There are statutes laid out by the railway and Transport Canada, but it's very difficult. I get a lot of letters. People are complaining that the train is going too fast. Then I get letters that they have to slow it down. Then somebody else writes that the train has to go faster because it's blocking the crossing. We have towns that don't want to hear the whistle, so they have a by-law that you can't use the whistle. So you're caught between one and another—which is right, which is wrong?

I wish I had the answer. It's very, very difficult, but the rules are there, and so are the standards for what they have to do. At certain crossings, depending on the traffic, they will have bells and lights and barriers. So there is a standard.

Mr. Wilson: Are these standards something that the railway simply establishes as a rule of thumb for their people, or is there anything in any sort of regulatory sense?

Mr. Johnson: I think you'd have to get that kind of information from the Department of Transport, because that's not really something we'd get into unless the rules themselves came into the cause of an accident.

Mr. Wilson: I have a bunch of questions but the last one I want to ask—and it's purely my own personal interest—is, in the air mode, is a bomb scare a threat? Is that treated as an occurrence in your rating, is it reported, or is it only if it goes off that it's an occurrence?

Mr. Stants: If it goes off, then obviously there would be a major accident. We would have a big investigation.

Mr. Wilson: I was curious because I've been involved. . . I hasten to add not in terms of making a call, but in terms of being a passenger in a plane when there has had to be a diversion and an emergency evacuation, and it's an interesting process.

Mr. Stants: Having had bomb scares, when you have a couple of hundred parcels in the back, you're sitting not near an airport. . . That's where I lost my hair and got grey.

Mr. Wilson: That's where I lost my shoes in Regina for five hours as well.

The Chairman: Gentlemen, let me express the appreciation of the committee for your appearance before us this morning. It has been most interesting and helpful. We certainly take up the issue of your invitation to visit your facilities, and hopefully we will be able to respond in the affirmative.

[Translation]

Quand cela se produit, c'est normalement parce que l'équipage est probablement arrêté à la gare pour échanger des documents, ou je ne sais quoi. Mais à cause de la longueur du train, un mille plus loin, des gens attendent impatiemment, surtout parce qu'il n'y a que deux ou trois wagons qui bloquent le passage et que si le train avançait d'une centaine de mètres, les papiers pourraient peut-être être échangés là.

Cela ne dure probablement pas très longtemps, mais la tension monte quand même, et j'imagine que cela incite les gens à essayer de prendre le train de vitesse. Ils le voient venir et se disent qu'ils seront immobilisés pendant cinq ou six minutes. Le conducteur est peut-être pressé, surtout comme cela doit se produire s'il s'agit d'un véhicule de secours. Y a-t-il des règles à ce propos?

M. Stants: La compagnie de chemin de fer et Transports Canada ont des règles, mais c'est très difficile. Je reçois beaucoup de lettres. Les gens se plaignent que le train va trop vite; d'autres disent qu'il faut le ralentir. Un autre encore écrit que le train doit rouler plus vite parce qu'il bloque le passage. Dans certaines villes, le train ne doit pas siffler en vertu d'un arrêté municipal. On est donc pris entre le marteau et l'enclume. Qui a raison? Qui a tort?

J'aimerais connaître la réponse. C'est très difficile. N'empêche que les règles existent et qu'il y a des marches à suivre. À certains passages, en fonction de la circulation, il pourra y avoir une sonnerie, des feux et une barrière. Il y a donc des règles.

M. Wilson: Ces normes sont-elles formulées au gré de la compagnie de chemin de fer pour ses propres employés, ou s'agit-il vraiment d'une réglementation?

M. Johnson: C'est un renseignement qu'il faudra demander au ministère des Transports, je crois, parce que je ne m'en occupe pas vraiment, à moins que ces règles n'aient occasionné un accident.

M. Wilson: J'aurais d'autres questions à poser, mais la dernière—c'est strictement pour des raisons d'intérêt personnel—est la suivante: dans l'aviation, une alerte à la bombe constitue-t-elle une menace? Dans votre grille, est-ce considéré comme un événement? Est-ce que cela fait l'objet d'un rapport, ou n'est-ce un événement que si la bombe éclate?

M. Stants: Si la bombe éclate, c'est bien évidemment un accident de grande envergure. Il y aurait une grosse enquête.

M. Wilson: Si je pose la question, c'est que j'ai été mêlé. . . Je me hâte de dire que ce n'est pas moi qui ai fait l'appel, mais je voyageais à bord d'un avion quand il y a eu déroutement et évacuation d'urgence. C'était très intéressant.

M. Stants: J'ai déjà été victime d'appels à la bombe. Quand il y a quelques centaines de colis dans la soute et qu'on n'est pas près d'un aéroport. . . C'est là que mes cheveux se sont mis à grisonner et que je les ai perdus.

M. Wilson: C'est là que j'ai été privé de chaussures pendant cinq heures à Regina.

Le président: Messieurs, je vous remercie d'avoir comparu devant nous ce matin. Votre témoignage a été des plus intéressants et des plus utiles. Je vous assure que nous allons discuter de votre invitation, et j'espère que nous pourrions accepter d'aller voir vos installations.

[Texte]

Thank you for appearing this morning.

• 1115

• 1120

The Chairman: I'd like to welcome Mr. Ritchie, President of CP Rail; and Mr. Dennis Apedaile, who is the Assistant Vice-President of Government and Industry Affairs. Welcome, gentlemen, to the committee.

I'm sure you're familiar with the routine and how this committee operates. I'm assuming you have a presentation or a report you would like to make to us this morning. As we're running somewhat late, I'll ask you to proceed.

Mr. R.J. Ritchie (President, CP Rail System): Thank you. Mr. Chairman and members, ladies and gentlemen, it is a pleasure to be here. I must say that I'm not all that familiar with the procedures, so if there's something you'd like from me, I'd be pleased to try to respond; and if I don't have the answers here, I'll try to get them.

We do have an opening statement. We think the railroad challenges are broad-ranging, so perhaps we can take five to seven minutes to give you a brief statement, and then we can answer the questions that you have.

My perspective, and I believe yours too, is that the railway industry is important to Canada. Over and above the direct employment it creates, it obviously has a vital role of securing the livelihood of many Canadian industries and thousands of their employees.

We don't think it's accidental that we're here in front of you today. There have been many recent issues that have brought CP Rail System problems to the forefront, and the industry in general to the forefront, and perhaps it would be helpful if we took a couple of minutes to review what those are.

On November 1 we announced plans to file application to abandon our operations east of Sherbrooke, Quebec, which should be any day now. This came as a shock to a lot of people in the country, even though we'd been saying for some time now that our maritimes operations have not been viable. Our revenue there has been shrinking faster than our ability to cut our costs, despite creating a separate business unit in the maritimes. Our best efforts to get new business and reduce costs have not been enough. We still had a loss of almost \$52 million over the last three years. We reluctantly come to the conclusion there's no reasonable expectation that we can become economic in that area in future.

In December, along with CN Rail, we announced plans to share a common route through northeastern Ontario, the Ottawa Valley. We also said we'd be looking at other opportunities to increase the efficiency of our eastern network. The volume of freight traffic handled today on both CN and CP lines east of Winnipeg just isn't sufficient to support the two separate lines in most cases.

[Traduction]

Je vous remercie d'être venus ce matin.

Le président: Je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Ritchie, président de CP Rail, et à M. Dennis Apedaile, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales et industrie. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue au comité.

Vous savez certainement comment nous fonctionnons. Je suppose que vous avez une déclaration ou un exposé à nous faire ce matin. Puisque le temps presse, je vous invite à la faire dès maintenant.

M. R.J. Ritchie (président, Réseau CP Rail): Je vous remercie. Monsieur le président, membres du comité, mesdames et messieurs, je me fais un plaisir d'être ici ce matin. Puisque je ne connais pas très bien la procédure, je vous prie de me poser toutes les questions que vous jugerez opportunes, et je vais tenter d'y répondre, et si je n'ai pas la réponse, je vais tenter de l'obtenir.

Nous avons une déclaration d'ouverture. D'après nous, les défis du secteur ferroviaire sont considérables, et il nous semble donc utile de vous faire un exposé d'une durée de cinq à sept minutes, après quoi nous pourrions répondre à vos questions.

Selon mon point de vue, et je crois que c'est aussi le vôtre, l'industrie ferroviaire est importante pour le Canada. En plus de l'emploi direct qu'elle crée, elle joue un rôle indispensable, en assurant les moyens d'existence de nombreuses industries canadiennes et le gagne-pain de leurs milliers d'employés.

Selon nous, notre comparution ici aujourd'hui n'est pas fortuite. Des événements récents ont fortement attiré l'attention sur la problématique du Réseau CP Rail et sur celle du secteur des chemins de fer dans son ensemble. Il serait peut-être utile de revenir sur certains des faits les plus importants.

Nous avons annoncé, le 1^{er} novembre, notre intention de demander l'autorisation d'abandonner nos activités à l'est de Sherbrooke, au Québec. Nous sommes maintenant sur le point de la faire. Beaucoup ont été stupéfaits de l'apprendre. Cela faisait pourtant un certain temps que nous disions que nos services dans les Maritimes n'étaient pas rentables. Nos revenus dans cette région s'effritent à une vitesse plus rapide que celle à laquelle nous parvenons à réduire nos coûts. Malgré la création d'une unité d'exploitation distincte, tous nos efforts en vue d'attirer de nouveaux clients et de faire baisser nos coûts n'ont pas suffi. Malgré tout, nos pertes se sont chiffrées à presque 52 millions de dollars pour les trois dernières années. Nous avons conclu, à contrecœur, qu'il n'était pas raisonnable de s'attendre à voir ce secteur du chemin de fer recouvrer sa rentabilité.

En décembre, avec CN Rail, nous avons annoncé notre intention de partager un parcours commun qui traverse le Nord-Est de l'Ontario et la vallée de l'Outaouais. Nous avons aussi dit que nous étudierions d'autres possibilités d'accroître l'efficacité de nos réseaux dans l'Est du pays. Le volume de fret acheminé aujourd'hui sur les lignes du CN et du CP à l'est de Winnipeg est tout simplement insuffisant, dans la plupart des cas, pour justifier l'existence de deux lignes distinctes.

[Text]

Together with these initiatives, we are also seeing a significant move to reduce staffing and the financial impacts that we're absorbing to do that and reduce our costs. Even after setting aside the special restructuring costs that CP Rail announced a couple of weeks ago, the current finances of our railway are anything but healthy.

What we see today is a major reshaping of the railway industry in Canada. The process is new, but it certainly has accelerated since the mid-1980s. Partly it results from changes in our commercial environment. The need for transportation service is changing, and it's changing rapidly. Competition is becoming very, very intense. Shippers need, and are demanding, maximum value for their transportation dollar. They are more discriminating because their competition, too, is heating up.

So in a purely economic sense, competing effectively is up to us. Either we make it or we don't.

Unfortunately, it is not all in our power. The major restructuring now required for the eastern networks isn't going to be enough to overcome the serious public policy shortcomings that handicap both Canadian railways in competing with trucks and competing with U.S. carriers.

We don't want to be alarmist, but the way things are unfolding has some sharp similarities to what happened in the U.S. northeast 20 years ago. There the system almost collapsed, and by the mid-1970s virtually every carrier in the region had filed for protection from its creditors. Ingredients of the U.S. crisis included poor earnings, mounting debt, deferral of capital improvements, loss of shippers and revenues to other modes, and a major decline in safety and service. It took that kind of crisis for policy-makers to realize where the cause lay: the unwillingness of government in the U.S. to treat the railway industry as a business.

● 1125

The ingredients that are needed are an acceptance of three things: revenue adequacy, a business-oriented tax regime, and encouragement of investment.

We have not yet learned that in this country. The question is, will it take something as disruptive as a U.S. northeastern situation before we discover reality?

Having learned the hard way, the U.S. took a number of legislative measures, culminating in the Staggers Act of 1980. A fundamental was the acceptance that railways must be revenue-adequate if they are to provide infrastructure and competitive services. This philosophy is noticeably absent in Canada. Nowhere does our legislation contain any effective recognition of the need for adequate railway revenues, that railways are a business.

[Translation]

À ces initiatives s'ajoutent des indications significatives de la nécessité de réduire les effectifs et le fardeau financier que nous supportons maintenant pour couvrir nos frais. Même si l'on met à part ces coûts particuliers de restructuration annoncés par CP Rail il y a quelques semaines, les finances actuelles des chemins de fer sont loin d'être brillantes.

Nous assistons aujourd'hui à une restructuration majeure de l'industrie ferroviaire au Canada. Le processus n'est pas nouveau, mais il s'est accéléré depuis le milieu des années quatre-vingt. Il résulte en partie des changements intervenus dans le contexte commercial. Les besoins de transport sont en train de changer rapidement. La concurrence s'intensifie. Les expéditeurs ont besoin d'obtenir, et ils la réclament, une valeur maximale pour les dollars qu'ils dépensent en transport. Ils se font plus difficiles parce qu'eux-mêmes connaissent une concurrence accrue.

Au sens purement commercial, c'est à nous de nous débrouiller pour être compétitifs. Ou nous y arriverons, ou nous n'y arriverons pas.

Mais nous n'avons pas toutes les cartes en main. La restructuration fondamentale que nécessitent maintenant les réseaux dans l'Est ne suffira pas pour surmonter les graves défauts de la politique gouvernementale, défauts qui entravent les chemins de fer canadiens dans la concurrence qu'ils doivent livrer à la route et aux transporteurs américains.

Sans vouloir être alarmistes, il faut reconnaître que le scénario actuel ressemble fort, à certains égards, à ce qui s'est produit dans le Nord-Est des États-Unis il y a 20 ans. Le système s'y est presque écroulé, et, dès le milieu des années soixante-dix, presque tous les transporteurs de la région avaient déjà demandé à être protégés contre leurs créanciers. À l'origine de la crise américaine citons, entre autres, la médiocrité des bénéfices, l'endettement croissant, le report des améliorations d'infrastructure, la perte d'expéditeurs et de revenus passés à d'autres modes de transport, et une forte diminution du service et de la sécurité. Il a fallu ce genre de crise pour que les responsables de l'action gouvernementale prennent conscience de sa cause: le manque de volonté, de la part du gouvernement des États-Unis, de considérer les chemins de fer comme des entreprises.

Ce qu'il faut, c'est reconnaître la nécessité de trois choses: des revenus suffisants, un régime fiscal favorable à l'entreprise et la stimulation des investissements.

Le Canada n'a encore rien appris à ce sujet. Faudra-t-il que se produise quelque chose d'aussi perturbateur que la situation du Nord-Est des États-Unis pour que la réalité nous saute aux yeux?

Ayant tiré des leçons de cette difficile expérience, les États-Unis ont pris un certain nombre de mesures législatives qui ont trouvé leur couronnement dans la Staggers Act de 1980. L'un des principes fondamentaux de cette loi consiste à reconnaître que les chemins de fer doivent gagner des revenus suffisants pour pouvoir entretenir leur infrastructure et offrir des services concurrentiels. Ce principe est visiblement absent au Canada. Notre législation ne contient aucune reconnaissance pratique de la nécessité de revenus ferroviaires suffisants; elle ne considère pas les chemins de fer comme des entreprises.

[Texte]

Our National Transportation Act favours competition in principle, but its scope is largely limited to rail and it certainly is limited to Canada. It doesn't take account of how competition is distorted by taxes on railway inputs, some 50% higher than they are in the U.S., or the impact of competition from publicly funded highways while railways meet all their own railway costs. As well, we bear high fuel and property taxes. And all the time demands on highways and for highway spending just keep on increasing.

Meanwhile, we face a dilemma that rapid costs are being pushed up by inflation and regulation while the attractiveness of railway investment is being pushed down. We are less able to be a competitive supplier of transportation. We are less able to be a modern high-technology North American carrier with the resources to invest in lowering costs and improving services.

So what do we need to do? Fundamentally, Canada's transportation and fiscal policy need to do two things. First, we have to create a better balance of road and railway development, and we have to let railways compete in North America, not just in Canada.

We are not getting the lowest overall cost to users, taxpayers, and investors, but we can if Canadian private sector rail investment is encouraged instead of being driven away, as it is now.

Declining railway investment raises troubling questions, such as: Is there room in Canada for two railways? Is there a place for the private sector in the railway business? Are we cutting off future choices for users and for governments?

What, then, will it take to spur railway investment? That essential overall goal is a better balanced and integrated national transportation policy. That means harmonization between Canada and the U.S., between federal and provincial jurisdictions, between the regulation of different modes such as rail and trucking, and between transportation policies and tax policies. It may sound ambitious, but it's the only way we can ensure that a rational, viable investment is going to be made in each mode of transport, that we are doing things for the right reasons and not creating artificial barriers of competition and investment.

Meanwhile, there is today's reality that the benefits from private sector investment in rail may be lost in the shorter term unless fiscal measures are adopted quickly. We have to eliminate the impact of federal and provincial railway fuel taxes and municipal taxation on railway rights-of-way now. We have to ensure that investment in railways can compete on a more equal basis with government highway spending, and we have to do it now. We have to adjust the tax

[Traduction]

Notre Loi sur les transports nationaux est en principe favorable à la concurrence, mais sa portée est essentiellement limitée au rail et au Canada. Elle ne tient donc pas compte du fait que le jeu de la concurrence est faussé par des taxes sur les intrants qui sont parfois supérieures de 50 p. 100 à celles que paient les chemins de fer américains; elle ne prend pas en considération non plus les répercussions de la concurrence des autoroutes, financées par les deniers publics, alors que les chemins de fer doivent absorber tous les frais afférents à leur emprise, tout en payant beaucoup de taxes sur le carburant et d'impôts fonciers. Dans l'intervalle, la route est de plus en plus sollicitée, et les demandes d'investissements dans le réseau routier ne cessent d'augmenter.

Pendant ce temps, le chemin de fer se trouve face à une situation contradictoire: les coûts augmentent rapidement à cause de l'inflation et de la réglementation, tandis que l'attrait des investissements dans le rail diminue. En tant que prestataires de services de transport, nous voyons notre compétitivité diminuer. Il est de plus en plus difficile d'être un transporteur nord-américain moderne, de pointe, qui dispose des ressources nécessaires pour investir de façon à réduire ses coûts et améliorer son service.

Compte tenu de tout cela, que devons-nous donc faire? Essentiellement, la politique de transport et la politique fiscale du Canada doivent permettre deux choses: tout d'abord, assurer un meilleur équilibre entre le développement des routes et celui des chemins de fer et, deuxièmement, assurer la concurrence des chemins de fer canadiens à l'échelle nord-américaine, et non pas seulement à l'échelle canadienne.

Nous n'offrons pas le plus bas coût global aux usagers, aux contribuables et aux investisseurs. Mais nous le pourrions si le secteur privé canadien était incité à investir dans le rail, au lieu d'en être découragé comme c'est actuellement le cas.

La baisse des investissements ferroviaires soulève des questions inquiétantes, comme les suivantes. Y a-t-il de la place au Canada pour deux sociétés ferroviaires? Y a-t-il de la place pour le secteur privé dans le secteur ferroviaire? Sommes-nous en train de limiter les choix que pourront faire à l'avenir les usagers et les pouvoirs publics?

Que faut-il, alors, pour stimuler les investissements ferroviaires? Il faut, comme objectif global essentiel, une politique nationale des transports mieux équilibrée et intégrée. Cela veut dire une harmonisation entre le Canada et les États-Unis, entre les compétences fédérales et provinciales, entre la réglementation des différents modes de transport, comme le rail et la route, et entre la politique de transport et la politique fiscale. Voilà qui peut sembler ambitieux, mais ce sera le seul moyen de garantir que des investissements rationnels et rentables seront effectués dans chaque mode de transport et que nous agissons pour les bons motifs, au lieu de créer des obstacles artificiels à la concurrence et aux investissements.

En attendant, il y a la réalité actuelle: les bienfaits des investissements du secteur privé dans le rail risquent de se perdre à court terme si des mesures fiscales ne sont pas prises rapidement. Il nous faut éliminer l'impact des taxes fédérales et provinciales sur le carburant ferroviaire et des impôts municipaux levés sur l'emprise des chemins de fer. Il nous faut garantir que les investissements effectués dans les chemins de fer peuvent être davantage à égalité avec les

[Text]

depreciation rates so that railway rolling stock can be written off for tax purposes, at least as fast as our competition in the U.S., and we have to do that now.

The most critical element, I would say, is leadership from the one level of government that is charged with national transportation policy, and that's the federal government. Most of the fiscal measures I have mentioned are feasible for the federal government as interim measures. They are necessary now because, believe me, we think the time is short.

Decisions on the future of rail infrastructure are being made today by our company on the basis of the current policy environment, with all its flaws. Action to encourage railway investment has to happen soon or discussions about being a viable railway presence in Canada will become, we believe, an academic exercise.

Mr. Chairman, that's the end of our short remarks.

The Chairman: Thank you, Mr. Ritchie.

You have indicated to the committee that you are not familiar with the procedure. What happens is that I will be asking committee members to take the first round of 10 minutes apiece, which will include your responses to either their comments or their questions.

We will start with Mr. Manley.

• 1130

Mr. Manley: You referred to the fact that the volume of freight east of Winnipeg is insufficient to maintain two separate lines. You said that in the context of referring to the announcement by CP and CN to share track in the Ottawa Valley. Is this an indication that such an announcement with respect to other lines east of Winnipeg is imminent?

Mr. Ritchie: We have to continue with our rationalization program. We have lines that are not making money, very similar to the Canadian Atlantic railway, and we will be bringing those forward over the next year. So the answer to your question is yes, Mr. Manley.

Mr. Manley: What will be the impact? This may be premature, but are you at a point now, if we are going to one line east of Winnipeg, where you can say where that line is going to be? Presumably it will be through Thunder Bay. Is that correct?

Mr. Ritchie: Thunder Bay is a very important destination for both railways. It is a very large grain shipping point.

What line would be maintained? I don't know. The study with CN is just in its beginning stages. It has been delayed a little as executive changes are working their way through at CN. We hope to restart it. Once we have restarted it we can sit down and work out with them what the total traffic available is and what system can be supported with that traffic. Our goal is to determine if there is a system that can be created collectively, in one form or another—and we are not locked in on what that form would be—that will give a rate of return on capital employed for the investment in that system.

Mr. Manley: If we were to move to one line east of Winnipeg, what impact would that have, in your expectation, on employment in your company and, if you can say, in the industry?

[Translation]

dépenses routières publiques. Il nous faut rajuster les taux d'amortissement fiscal de façon que le matériel roulant ferroviaire puisse être passé en charge aussi rapidement qu'aux États-Unis, et il nous faut le faire dès maintenant.

Le facteur crucial, cependant, c'est le rôle du palier de gouvernement qui est chargé de la politique nationale des transports: le gouvernement fédéral. La plupart des mesures fiscales dont j'ai parlé peuvent être prises par le gouvernement fédéral comme mesures provisoires. Elles sont nécessaires maintenant, parce que le temps presse.

Des décisions sur l'avenir de l'infrastructure ferroviaire sont prises actuellement par notre société en fonction du contexte réglementaire actuel, avec tous les défauts qu'il comporte. Il faut agir sous peu pour encourager les investissements ferroviaires, sinon les discussions sur la présence de chemins de fer rentables au Canada deviendront des exercices théoriques.

Monsieur le président, voilà qui met fin à nos brefs commentaires.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ritchie.

Vous nous avez dit que vous connaissez peu la procédure. Je vais maintenant demander aux membres du comité de participer à une première ronde au cours de laquelle ils auront chacun 10 minutes pour commenter, interroger et écouter vos réponses.

Nous allons commencer par M. Manley.

M. Manley: Vous avez dit que le volume de fret à l'est de Winnipeg était insuffisant pour justifier deux lignes distinctes. Vous parlez alors de l'annonce de CP et de CN sur le partage de la voie dans la vallée de l'Outaouais. Doit-on en conclure que vous vous apprêtez à annoncer la même chose pour d'autres lignes à l'est de Winnipeg?

M. Ritchie: Nous devons poursuivre notre programme de rationalisation. Nous avons d'autres lignes qui, comme celles de la région de l'Atlantique, ne sont pas rentables. Nous allons prendre des décisions à leur sujet au cours de la prochaine année. Je réponds donc à votre question par l'affirmative, monsieur Manley.

M. Manley: Quelles seront les répercussions? Il est peut-être trop tôt pour le dire, mais, dans la mesure où il n'y aura plus qu'une seule ligne à l'est de Winnipeg, pouvez-vous nous dire où elle va passer? Ai-je raison de croire qu'elle passerait par Thunder Bay?

M. Ritchie: Thunder Bay est une destination très importante pour les deux sociétés ferroviaires. C'est un point d'expédition de céréales très important.

Je ne sais pas quelle ligne sera maintenue. L'étude à laquelle collabore le CN en est à ses débuts. Elle a été légèrement retardée par le changement de direction au CN. Nous espérons la relancer. Nous pourrions alors calculer ensemble le trafic et déterminer le réseau correspondant. Nous visons à déterminer s'il est possible de créer un réseau commun—sans présumer à l'avance de ses caractéristiques—qui assurerait une rentabilité satisfaisante des immobilisations.

M. Manley: Dans l'éventualité d'un réseau unique à l'est de Winnipeg, quelles seraient les répercussions, d'après vous, sur l'emploi dans votre société et, si vous êtes en mesure de le dire, dans le secteur?

[Texte]

Mr. Ritchie: We don't have the answers to that question yet, Mr. Manley. That would be part of the results of the study. We would have to assume various scenarios. Would you be looking at coal production? Would you be looking at shared track, such as in the Ottawa Valley? We haven't arrived at any conclusions, but we certainly will be sculpting out various scenarios, which will have various employment levels, and we will be able at that time to compare them to what you have today.

Mr. Manley: Is public ownership of the line one of your possible alternatives?

Mr. Ritchie: Public ownership of the roadbed?

Mr. Manley: Of the roadbed, yes.

Mr. Ritchie: It won't be one of the scenarios in that study. It is a legitimate scenario, but the study between CN and CP will not be looking at that. Our going-in proposition is that there is some business case that can be made that two lines together can make an adequate return on capital employed. If that's the case, we believe that would serve the country in the best manner. If it doesn't, if it can't be made to make an adequate return on capital employed, other more extreme solutions would have to come forward. Public ownership of the right-of-way is one of them.

Mr. Manley: When your competitors in the trucking industry talk to us, they generally say that they pay a lot in fuel taxes and it would be really nice if what they paid in fuel taxes did in fact go into the construction and maintenance of highways; whereas, in fact, it doesn't. Part of your submission suggested that your competition in trucking has publicly funded roadbeds, and you don't. They are saying, gee, wouldn't it be nice if what the railways were saying was true, because what we pay really doesn't all go into roadbeds; a lot of it goes into general revenues and never finds its way into the roads.

Mr. Ritchie: There are two parts to that. I would say, gee, wouldn't it be nice if everything we paid for fuel and property taxes went into our roadbed. We get absolutely nothing from it, and I don't think there is any debate on that.

• 1135

[Traduction]

M. Ritchie: Nous n'avons pas encore de réponses à cette question, monsieur Manley. L'étude va justement nous éclairer à ce sujet. Nous allons devoir envisager divers scénarios. Y aura-t-il production de charbon? Y aura-t-il partage de la voie comme dans la vallée de l'Outaouais? Nous n'avons pas encore abouti à des conclusions, mais nous allons certainement étudier divers scénarios, auxquels correspondront des niveaux d'emploi. Nous pourrions alors faire des comparaisons avec la situation actuelle.

M. Manley: Envisagez-vous l'étatisation du chemin de fer comme une solution possible?

M. Ritchie: L'étatisation de la voie ferrée?

M. Manley: De la voie ferrée, en effet.

M. Ritchie: Il s'agit d'un scénario valable, mais il ne sera pas envisagé dans le cadre de l'étude conjointe du CN et du CP. Comme hypothèse de départ, nous supposons que les deux sociétés sont en mesure de rentabiliser ensemble le capital investi. Ce serait la meilleure manière, d'après nous, de servir l'intérêt public. Cependant, si le capital ne peut être rentabilisé, alors il faudra envisager des solutions plus extrêmes. L'étatisation de la voie ferrée fait partie de ces solutions.

M. Manley: Vos concurrents du secteur du camionnage nous disent généralement qu'ils seraient bien contents de voir les fortes taxes sur le carburant qu'ils versent affectées à la construction et à l'entretien des autoroutes, ce qui n'est pas le cas. Dans votre mémoire, vous dites que le réseau routier qu'exploitent vos concurrents du secteur du camionnage est financé par l'État, alors que le vôtre ne l'est pas. Les transporteurs routiers répondent que ce n'est pas vrai: une bonne partie des recettes de la taxe sur le carburant est versée aux recettes générales, mais n'aboutit jamais à des dépenses liées au réseau routier.

M. Ritchie: Ma réponse sera double. Tout d'abord, nous aussi nous serions bien contents si tout ce que nous versons en taxes sur le carburant et en impôts fonciers était appliqué à notre réseau ferroviaire. Nous n'en retirons rien du tout, et cela, je crois que personne ne peut le contester.

Then there is the second part, who pays for the highways? It is a pity; I have been sitting around with Transport Canada now for almost 10 years and we still do not have an answer for that. We do know there is a lot of licensing and a lot of fuel taxes. How much is cars and how much is truck? Do we have an answer for that? No, we do not. How much of the highway is built for trucks? Is it wide for trucks? Are the grades sloping less for trucks than for cars? Is the signage for cars or for trucks? Is the consumption of the highway... because in the railway business, the heavier the load, the cost consumption goes up exponentially.

Deuxièmement, il faut se demander qui finance les autoroutes au juste? Je dois dire qu'après pratiquement 10 ans de pourparlers avec Transports Canada, nous ne le savons pas encore. De nombreux permis sont délivrés, et les taxes sur le carburant sont importantes, ça nous le savons. Mais quelle proportion correspond aux automobiles et quelle proportion correspond aux camions? Le savons-nous? Non, nous ne le savons pas. Quelle proportion d'une autoroute est construite pour les camions? Une autoroute est-elle large à cause des camions? Les pentes sont-elles moins raides pour les camions que pour les automobiles? La signalisation est-elle destinée aux automobiles ou aux camions? Et comment calcule-t-on la consommation de l'autoroute par type de véhicule? En effet, dans le secteur ferroviaire, la consommation de l'infrastructure et donc le coût sont plus que proportionnels au poids de la charge.

[Text]

Why do we not have the answer for that? Other countries do. We would then like to compare the cost to build and maintain a highway with those who use it and consume it. We do not believe a car uses and consumes the same amount of highway as one truck.

Mr. Manley: As you know, the trucking industry is also faced with serious competitive pressures from the U.S. Their response may be to you that, in fact, of course it would be fairer if the railways did better, but if you try to level the comparison between the rail and trucks by increasing the burden on trucks, you are just going to make us that much more uncompetitive with U.S. carriers.

Mr. Ritchie: That is correct. We believe there has to be a certain logical progression of the evolution of the Canadian transportation policy. We obviously cannot get out of step with what happens to the United States. That is what happened in 1987.

We are out of step in railway legislation with the United States. We are much different. That is what is happening to our taxation in Canada on railways. We are much different than the United States. I agree with our trucking colleagues. You do not want to make it artificially lower to take a truck across the United States than it is in Canada. Both of them should be similarly legislated.

The United States, in fact, is ahead of Canada in recognizing that concern. They are trying to pull together and they have an intermodal transportation act that recognizes the interrelationship between truck and rail. Truck in the United States is federally regulated, and truck in Canada is not. It is much easier in the United States to arrive at a balance of the modes than it is here.

Mr. Manley: Can I ask you this? You have come up with some suggestions on what needs to be done with respect to fuel taxes, capital cost allowance on equipment and so on. Have you made any attempt to cost what those would work out to if the federal government were to make the changes that you think should be made in taxation policy?

Mr. Ritchie: We have a statement that it depends on what you want to benchmark with. If you pretended we were northern states and we were being taxed on a regime that was equal to the regimes in the northern states in which we also operate, we feel that our tax burden would be lower by approximately \$100 million.

Mr. Manley: Not all of that is federal.

Mr. Ritchie: No. I believe the total taxation we pay in Canada is. . .Dennis, can you help me with that?

Mr. Dennis Apedaile (Assistant Vice-President, Government and Industry Affairs, CP Rail System): Of that \$100 million, most of it would be provincial property taxes, which are 160% higher than in the U.S., and it would be provincial fuel taxes.

The overall fuel tax situation is that we pay in Canada an average of about 10.5¢, of which 6.5¢ is provincial and the 4¢ is the federal excise. In the United States, they pay just under 2¢; 0.89¢ is federal and 0.57¢ is state for the northern 21

[Translation]

Pourquoi n'avons-nous pas de réponse à ces questions? Elles existent pourtant dans d'autres pays. Nous souhaiterions pouvoir comparer les coûts de construction et d'entretien d'une autoroute selon les catégories d'utilisateurs et de consommateurs. D'après nous, l'automobile ne consomme pas autant d'autoroute que le camion.

M. Manley: Comme vous le savez, le secteur du camionnage doit également relever le défi de la concurrence américaine. Ses représentants pourraient bien vous répondre qu'il serait plus juste de favoriser les sociétés ferroviaires, mais qu'il faut éviter de le faire en rendant le camionnage plus coûteux, puisque cela n'aura pas d'autre effet que de rendre nos camionneurs encore moins concurrentiels par rapport aux transporteurs américains.

M. Ritchie: C'est exact. D'après nous, la politique canadienne des transports doit évoluer selon une certaine progression logique. Nous ne pouvons certainement pas faire abstraction de l'évolution aux États-Unis. C'est ce qui est arrivé en 1987.

Il existe un décalage entre nos lois ferroviaires et celles des États-Unis. Ce n'est pas du tout la même chose ici. C'est à cause des mesures fiscales qui s'appliquent aux sociétés ferroviaires. Je suis d'accord avec mes collègues du transport routier. Il n'est pas souhaitable que des différences de législation avantagent artificiellement le transporteur routier américain par rapport à son homologue canadien.

D'ailleurs, les États-Unis ont une longueur d'avance à cet égard. Les Américains ont fait un effort d'intégration. Leur loi sur le transport intermodal reconnaît les rapports qui existent entre le transport routier et le transport ferroviaire. Aux États-Unis, le transport par camion relève d'une réglementation fédérale, ce qui n'est pas le cas au Canada. Il est beaucoup plus facile d'en arriver à un équilibre entre les divers modes de transport aux États-Unis qu'il ne l'est ici.

M. Manley: Vous avez fait certaines propositions pour ce qui est des taxes sur le carburant, de la déduction pour amortissement, etc. Avez-vous tenté de calculer les effets des changements que vous proposez pour la politique fiscale?

M. Ritchie: Cela dépend du point de comparaison. Si nous appliquons un régime fiscal comparable à celui des États du Nord, où nous avons également des activités, alors nous estimons que notre fardeau fiscal baisserait d'environ 100 millions de dollars.

M. Manley: Il ne s'agit pas seulement de taxes fédérales.

M. Ritchie: Non. Je crois que les impôts que nous versons au Canada totalisent. . .Dennis, pouvez-vous me venir en aide?

M. Dennis Apedaile (vice-président adjoint, Affaires gouvernementales et industrie, Réseau CP Rail): La plus grande partie de ces 100 millions correspondrait à l'impôt foncier provincial, qui est supérieur de 160 p. 100 à son équivalent aux États-Unis, et aussi aux taxes provinciales sur le carburant.

Pour ce qui est de la taxe sur le carburant, au Canada nous versons en moyenne 10,5¢, dont 6,5¢ au niveau provincial et 4¢ en taxe d'accise fédérale. Aux États-Unis, les transporteurs versent un peu moins de 2¢: 0,89¢ en taxes

[Texte]

states. You can see that if you look at that difference in those two categories, it is primarily the provincially organized property taxes levied at the municipal level plus the provincial fuel taxes.

That number is after you discount the higher payroll taxes that the Americans pay. They do not have the same sort of social safety net there, so the employer pays a higher payroll tax than we do in Canada. It is after discounting that advantage.

• 1140

Mr. Manley: What about CCA? Have you got any numbers on that?

Mr. Ritchie: We believe the CCA needs to be changed. Unfortunately, we are not paying income taxes right now, nor will we for several years, which, believe me, hurts me more than it hurts Revenue Canada. We can supply the numbers on what it would mean—

Mr. Apedaile: I'll give you the numbers. In the United States the main constituent parts of running the railway, which is the track structure, the cars and the locomotives, are all 100% written off in eight years, and in Canada we are written off at 55% after eight years, and our 100% write-off comes—it is a declining balance so it never really reaches—but it is around 21 years.

It is interesting to note the impact on our locomotive fleet, as an illustration, where the average locomotive fleet life in the United States of the seven major class 1 roads is about 13 years—it's become a little older in the last few years—and the average locomotive life in Canada is around 22 years. So you can see that the investment pattern of the railway industry does very much reflect the CCA set-up in the two countries.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen, for appearing before us this morning.

I want to start in terms of the rationalization program and ask you, in the agreement between yourselves and CN, what criteria, if anything, have been handed down to the two officials who are to do the analysis? Beyond just whether or not it is financially viable, what kind of things have you asked them to look at? For example, are they required to take into consideration communities that may be captive to rail? Certainly on the CN northern line there are a number of communities there—Allanwater, for one example—that have no other means of exit or entry other than rail.

Mr. Ritchie: That will be criteria, but we don't think the country or the companies would be well served by trying to scoop into one basket all the criteria that have to be judged when we decide collectively what railway system is going to be in place. We, as you well know, don't have the power to independently sit back and say, this is what we are going to make the railway system.

What we plan to bring forward will be a network where we say, this one has an economic *raison d'être*; it can survive. Naturally, at that time we will be sensitive to whether there is a political ability to do it. There is the Combines

[Traduction]

fédérales et 0,57c. en taxes de l'État, pour les 21 États du Nord. En étudiant les différences pour ces deux catégories, vous pourrez constater que l'écart correspond surtout aux taxes foncières de compétence provinciale perçues au palier municipal ainsi qu'aux taxes provinciales sur le carburant.

Le chiffre tient compte du fait que les charges sociales sont plus élevées aux États-Unis. En effet, comme les mesures de sécurité sociale ne sont pas aussi développées aux États-Unis, l'employeur doit verser des charges sociales plus importantes que nous ne le faisons ici au Canada. La comparaison en tient donc compte.

M. Manley: Et la DPA? Avez-vous des chiffres à ce sujet?

M. Ritchie: Nous croyons que la Déduction Pour Amortissement doit être modifiée. Malheureusement, nous ne payons pas d'impôt sur le revenu, ni à l'heure actuelle, ni pour les prochaines années et vous m'en voyez désolé, encore plus que Revenu Canada, veuillez me croire. Nous pouvons donner des chiffres sur les implications. . .

M. Apedaile: Je vous les donne. Aux États-Unis, les principales composantes de l'exploitation ferroviaire, soit le réseau de voies ferrées, les wagons et les locomotives, sont amorties à 100 p. 100 en huit ans. Au Canada, après huit ans, le taux d'amortissement est de 55 p. 100 et le 100 p. 100 est atteint—de fait, il n'est jamais atteint puisque le calcul se fait sur la valeur résiduelle—après 21 ans environ.

Les répercussions de ce régime sur notre parc de locomotives méritent d'être soulignées. Pour les sept grandes sociétés ferroviaires de catégorie 1 des États-Unis, la vie utile moyenne du parc de locomotives est de 13 ans environ—elle a augmenté légèrement au cours des dernières années—tandis que, au Canada, la vie utile d'une locomotive est d'environ 22 ans. Vous pouvez donc constater que la structure des investissements dans le secteur ferroviaire correspond de près aux régimes de DPA des deux pays.

M. Angus: Je vous remercie, messieurs, d'avoir comparu ce matin.

J'aimerais commencer par le programme de rationalisation en vous demandant quels sont, dans le cadre de l'entente entre votre société et le CN, les critères, si critères il y a, qui ont été donnés aux deux responsables de l'analyse? Mise à part la viabilité financière, sur quels aspects leur avez-vous demandé de se pencher? Par exemple, doivent-ils tenir compte des localités qui dépendent exclusivement du chemin de fer? Il y a certainement, sur la ligne nordique du CN, un certain nombre de localités—Allanwater, par exemple—qui ne sont reliées à l'extérieur que par le rail.

M. Ritchie: Nous tiendrons compte de critères du genre, mais je ne crois pas qu'il serait avantageux pour le Canada ou pour la société ferroviaire de tenter d'embrasser tous les critères imaginables lorsque viendra le moment de décider ensemble de l'avenir du réseau ferroviaire. Comme vous le savez très bien, nous n'avons pas le pouvoir de déterminer le réseau ferroviaire de façon indépendante.

Nous prévoyons proposer un réseau qui aura l'avantage d'être économiquement viable. Évidemment, nous allons également nous soucier de sa viabilité sur le plan politique. Il faudra nécessairement tenir compte de la Loi relative aux

[Text]

Investigation Act, so there are legal hurdles that will have to be faced. We have to be sensitive to those, but we have not limited them at this stage and said that this one has to be on or that one has to be on. Let's see what we can do first, and then we will back away to what is doable.

Mr. Angus: Both you and CN talk about east of Winnipeg in terms of your area of examination. Does that in effect really mean from Winnipeg to the Atlantic Ocean?

Mr. Ritchie: Yes, it does, and from Chicago. It is the whole eastern network. It's not just limited to Canada. The logical point would be Thunder Bay, but because of the different accesses to Thunder Bay, we've used the term "east of Winnipeg" so that neither remaining part of the companies would be either advantaged or disadvantaged. I believe that, for example, CP's franchise to Thunder Bay is the best of both companies if you are looking at it from a straight grain export. . . I think CN would be reluctant to say that they will not have equal access to the Bay as CP has. So there have to be some means worked out, and there are ways to do it. I don't know what will be chosen, but there are ways to do that.

Mr. Angus: But it is a given that there will continue to be a rail link between Winnipeg and Thunder Bay?

Mr. Ritchie: Oh, most definitely. That, to my thinking, Mr. Angus. . . and again I am prejudging what the study will show, but I think there is no question that is economically good railroad territory at the present time.

Mr. Angus: Even with the decline in grain movements.

When Mr. Tellier was here before us, I put the same question to him with regard to the Thunder Bay to Winnipeg link. As you know, this year, as well as a number of other years, we've had situations where we've had to relocate or redirect the trains from CN to CP, or vice versa, because of washouts or what have you. Is it not in the best interests of Canada and both railway companies to have at least a parallel set of trackage between Thunder Bay and Winnipeg?

● 1145

Mr. Ritchie: Our trackage is double track, as you well know. So if we lose one of our lines, in a lot of cases they're not all that close together so we will have an ability to re-route on our other line to Winnipeg. The degree of redundancy you build into it after that has a cost. My feeling as a straight railroader trying to make money is that you don't need any more redundancy than CP's two double lines right now.

It's a question of what benefit you ascribe to it and what you're willing to pay for. There is some benefit, but there's a concomitant large cost.

Mr. Angus: Again, going back to anything between Winnipeg, Chicago and the Atlantic coast, in terms of southern Ontario—because I don't think there's been much discussion about that whatsoever—CN and CP are looking at ways in which trackage there can be consolidated. Is that correct?

[Translation]

enquêtes sur les coalitions et de tout obstacle juridique qu'elle pourrait comporter. Tout en étant conscients de ces aspects, nous n'avons pas voulu limiter l'étude à ce stade et imposer telle ou telle contrainte. Commençons par déterminer ce qui est faisable et, par la suite, nous pourrions nous replier sur ce qui est possible.

M. Angus: Aussi bien pour vous que pour le CN, le secteur à l'étude est celui qui est à l'est de Winnipeg. En réalité, est-ce que cela veut dire de Winnipeg à l'Océan atlantique?

M. Ritchie: En effet, et aussi de Chicago. Il s'agit de l'ensemble du réseau de l'est, aux États-Unis aussi bien qu'au Canada. Logiquement, le point de référence devrait être Thunder Bay mais, à cause des différentes possibilités d'accès à Thunder Bay, nous avons convenu de parler du réseau à l'est du Winnipeg, pour éviter de favoriser ou de désavantager les parties restantes des deux sociétés. Je crois, par exemple, que la concession du CP vers Thunder Bay est la plus intéressante pour les deux, en termes d'exportation céréalière. . . Je crois que le CN serait réticent à accepter d'être désavantagé par rapport au CP pour ce qui est de l'accès à Thunder Bay. Il faut donc trouver les modalités voulues. Je ne sais pas quelles solutions seront retenues, mais je sais qu'il y a moyen d'y arriver.

M. Angus: Mais peut-on prendre pour acquis qu'il continuera d'exister une liaison ferroviaire entre Winnipeg et Thunder Bay?

M. Ritchie: Très certainement. D'après moi, monsieur Angus. . . et ici, encore, je m'avance par rapport aux conclusions de l'étude, mais je crois qu'il est hors de doute que le tronçon en question a une valeur économique indiscutable à l'heure actuelle.

M. Angus: Même avec la baisse des mouvements céréaliers.

Lorsque M. Tellier a comparu devant nous, je lui ai posé la même question au sujet de la liaison Thunder Bay–Winnipeg. Cette année, comme vous le savez, et comme cela s'est passé durant bien d'autres années, il nous est arrivé de devoir déplacer ou réacheminer les trains du CN au CP, ou du CP au CN, à cause d'inondations, de crues ou d'autres accidents naturels. N'est-il pas dans l'intérêt du Canada aussi bien que des deux sociétés ferroviaires de maintenir deux voies parallèles au moins entre Thunder Bay et Winnipeg?

M. Ritchie: Nos voies sont doubles, comme vous le savez. De sorte que, si nous perdons une voie, nous pouvons réacheminer sur l'autre étant donné que nos deux voies sont souvent assez distantes l'une de l'autre. Évidemment, toute infrastructure superflue doit être justifiée sur le plan des coûts. Or, en bon gestionnaire de chemin de fer soucieux de rentabilité, je dirais que la capacité excédentaire que représentent déjà les deux voies doubles actuelles du CP est largement suffisante.

Tout dépend de l'avantage prévu et du coût que l'on est disposé à payer. J'y vois certains avantages, mais le prix à payer est considérable.

M. Angus: Ainsi, puisqu'on étudie l'ensemble du réseau entre Winnipeg et Chicago et la côte Atlantique, le CN et le CP étudient donc les moyens de rationaliser le réseau ferroviaire du sud de l'Ontario, dont on a peu parlé jusqu'ici, si je ne m'abuse. Est-ce exact?

[Texte]

Mr. Ritchie: That will be part of the study.

Mr. Angus: Okay. Moving back to the west for a second, I think we all recognize that both CN and CP are in precarious straits these days financially. A large amount of money is forwarded to each railway each year under the Western Grain Transportation Act. As I am sure you're aware, the government is considering whether to change that act, whether to pay the producer as opposed to the railway, or pay out the producer.

Has CP done any analysis as to what the economic impact of any such change would have to your bottom line, particularly if those producers chose trucks? Certainly there are some in Manitoba who are within striking distance of Thunder Bay, using their own equipment. Also, given that if you pay the producer there's no way to prevent grain being transported through the United States—because you can control a railway, but how can you control an individual farmer—has CP done any analysis of that kind of situation?

Mr. Ritchie: We've done some broad scoping, yes. That's what led us to our position that, again, it's not within our power to say whether you should pay the producer or you should pay the railway. That's again the concern of the Government of Canada.

What we're saying is, don't do it in half measures. If you're going to pay the producer, let the railways be deregulated as well. Open it up. We compete very well for grain in the United States. One-third of CP Rail's grain is of American origin and destination. We're not worried about being able to compete if it's full competition. But don't pay the producer and then stick us with high costs, or the country with high costs on lines that aren't needed, or on regulated ways of having to quote rates. Let us move grain in solid trains. . . confidential contracts. So open it all up or leave it the way it is, because what we have right now is a very refined balance with a lot of trade-offs to—

Mr. Angus: So you're saying that if it's only a half measure, then the railways will really be hit hard.

Mr. Ritchie: If it's a half measure, just paying the producer, we've told the people involved that there would be very serious ramifications on our company.

Mr. Angus: You mentioned in your opening comments, and I think in part in your responses to Mr. Manley, the taxation at the provincial and municipal levels. Can you quickly indicate what luck, if any, you've had in convincing any of the provincial governments of the wisdom of reducing or eliminating the fuel tax?

Before you answer, I just want to compliment both you and CN on your impressive lobbying efforts with the Government of Ontario around the market value assessment in Toronto. I know one of the main reasons why they cancelled that was because of the very negative impact it was going to have on both railway companies in that city. Have you had any other successes yet?

[Traduction]

M. Ritchie: Cela fait partie de l'étude, en effet.

M. Angus: Bon. Je reviens à l'Ouest, pour un instant. Nous sommes tous d'accord pour dire que le CN et le CP traversent une période difficile sur le plan financier. Or, à chaque année, les deux sociétés ferroviaires reçoivent des sommes importantes au titre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Comme vous le savez certainement, le gouvernement a étudié la possibilité de modifier cette loi de telle sorte que les versements iraient au producteur et non à la société ferroviaire.

Le CP a-t-il analysé les répercussions qu'auraient sur ses résultats un changement du genre, surtout si les producteurs choisissaient le transport par camion? Certains d'entre eux pourraient sûrement livrer à Thunder Bay avec leurs propres véhicules. De plus, rien n'empêcherait le producteur d'expédier par les États-Unis puisque les mesures de contrôle qui s'appliquent aux transporteurs ferroviaires ne peuvent l'atteindre. Le CP a-t-il fait des analyses à ce sujet?

M. Ritchie: Dans les grandes lignes, oui. Voilà pourquoi nous estimons qu'il n'est pas de notre ressort de vous dire si vous devez payer le producteur ou le transporteur ferroviaire. C'est un aspect qui relève du gouvernement du Canada.

Ce que nous recommandons, par contre, c'est d'éviter les demi-mesures. Si vous choisissez de payer le producteur, alors déréglez aussi le transporteur ferroviaire. Donnez-nous la marge de manoeuvre voulue. Nous sommes très concurrentiels aux États-Unis pour le transport céréalier. Le tiers des céréales transportées par CP Rail sont d'origines ou de destinations américaines. La concurrence ne nous fait pas peur si c'est vraiment de la concurrence. Cependant, je vous prie d'éviter de payer les producteurs tout en nous imposant des coûts élevés, ou en imposant au pays les coûts élevés qui correspondent à des lignes qui ne sont pas nécessaires, ou en réglementant les tarifs. Permettez-nous de transporter les céréales en trains complets. . . et de conclure des contrats confidentiels. Donc, ouvrez la machine toute grande ou bien ne changez rien du tout. Le régime actuel représente un équilibre délicat. . .

M. Angus: Ainsi, dites-vous, s'il ne s'agissait que d'une demi-mesure, alors les transporteurs ferroviaires seraient durement touchés.

M. Ritchie: S'il s'agit d'une demi-mesure, si on se borne à payer le producteur, alors, comme nous l'avons dit aux intéressés, les répercussions pour notre entreprise seraient très graves.

M. Angus: Dans vos commentaires d'ouverture et aussi, je crois, dans votre réponse à M. Manley, vous avez parlé de la fiscalité aux paliers provincial et municipal. Pouvez-vous nous dire brièvement dans quelle mesure vous avez réussi à convaincre les gouvernements provinciaux qu'ils auraient intérêt à réduire ou à supprimer la taxe sur le carburant.

Avant d'entendre votre réponse, je tiens à vous féliciter, vous et le CN des grands efforts de représentation que vous avez déployés auprès du gouvernement de l'Ontario au sujet de l'évaluation foncière à la valeur marchande à Toronto. Si le projet a été annulé, je sais que c'est en bonne partie à cause des répercussions très néfastes sur les deux transporteurs ferroviaires dans cette ville. Avez-vous d'autres réussites à signaler?

[Text]

Mr. Ritchie: Thank you for the compliment. I'll take them anywhere I can get them.

• 1150

Let me compliment our organized unions as well because they were very helpful working with us on that lobbying effort, as we are working with our employees on many other fronts.

Other successes. The Government of Quebec is very concerned that the Ryan reform does not impact the railways. That's the result of the consultation table, where they've all of a sudden realized that the property taxes in Quebec are extreme and it's driving the railway business out. I've been in discussions with Mr. Ryan, the finance minister, to stop the increase. Right now the increases will go on, and we've said we just can't pay, so they need to introduce another bill. They promised to do that in March.

So a tie is a victory for the railways in some cases. We had a reduction of 1¢ in Manitoba on the railway fuel tax, which I think, although it's not a big deal, is a recognition that there as well they're starting to realize that they're killing the golden goose.

Mr. Angus: On that same vein, have you looked at a proposal that would replace the standard property tax based on land and do what Nova Scotia did with grain at the elevators, having it a through-put tax—it was a volume tax—so there was no incentive to tear down the elevators? Has CP looked at arguing to the provinces that instead of a property tax assessment it should be done on through-put? Again, that would eliminate the incentive for you folks to tear up tracks, although I'm sure that would not be the only reason, because of the fact that you're paying property taxes on a less-used facility.

Mr. Ritchie: I just got a nudge from Dennis. We have started to look at it, have we, Dennis?

Mr. Apedaile: Our position has been that given that the trucks do not pay property tax on their right-of-way, we should not be paying any property tax on our rights-of-way. If we have structures in a town, then those structures should be treated the way other commercial or industrial structures are treated. But on the rights-of-way we should not be paying a property tax.

When you look at the value of that land, when you consider it's a long, thin strip and it is for a service industry that is not a regulated monopoly, there is a lot of logic that attaches to that when you think of the competitive situation as well as the nature of the property. That has been our position.

Mr. Angus: Would you be adverse, though, to a volume if you couldn't get your whole way?

Mr. Apedaile: The problem with volume is that you're then sort of acknowledging that there should be taxation on that basis on that land.

[Translation]

M. Ritchie: Je vous remercie du compliment. Je l'accepte volontiers.

Je voudrais féliciter aussi nos syndicats car ils nous ont beaucoup aidés à faire ce lobbying en nous apportant une collaboration conforme à celle que nous avons avec nos employés sur bien d'autres fronts.

D'autres succès. Le gouvernement du Québec tient énormément à ce que la réforme Ryan n'ait pas de répercussion sur les chemins de fer. On s'est en effet rendu compte tout d'un coup à la table de consultation que les taxes sur la propriété au Québec étaient extrêmement élevées et décourageaient les chemins de fer. J'ai discuté avec M. Ryan, le ministre des Finances, pour suspendre l'augmentation. Pour l'instant, les augmentations vont se poursuivre, et nous avons dit que nous n'avions plus les moyens de payer, par conséquent le gouvernement devra présenter un nouveau projet de loi. On nous a promis que ce serait fait en mars.

Par conséquent, un match nul est une victoire pour les chemins de fer dans certains cas. Au Manitoba, nous avons obtenu une réduction de 1c. de la taxe sur le carburant ferroviaire, ce qui, sans être mirobolant, montre malgré tout qu'on commence à se rendre compte qu'on risque de tuer la poule aux oeufs d'or.

M. Angus: À ce sujet, avez-vous envisagé de proposer une formule de remplacement de la taxe normale sur la propriété foncière, en faisant la même chose que ce que la Nouvelle-Écosse a fait pour les céréales à destination des éleveurs, lorsqu'elle a imposé une taxe au volume de transit—c'était une taxe au volume, pour ne pas pousser au démantèlement des éleveurs? Le CP a-t-il envisagé de demander aux provinces de remplacer l'évaluation foncière par une taxe au volume? Vous seriez moins incités à supprimer des voies et je suis sûr que ce ne serait d'ailleurs pas la seule raison, étant donné que vous payez des taxes foncières sur des installations peu utilisées.

M. Ritchie: Dennis vient de me pousser du coude. Nous avons effectivement commencé à envisager cela, n'est-ce-pas, Dennis?

M. Apedaile: Notre argumentation est la suivante: puisque les camions ne payent pas de taxe foncière sur les axes qu'ils empruntent, nous ne devrions pas en payer sur notre propre emprise. Si nous avons des installations dans une ville, il est normal qu'elles soient traitées comme d'autres installations commerciales ou industrielles. Mais nous ne devrions pas payer de taxe foncière sur notre emprise.

Si vous prenez la valeur de ces terres, si vous songez que c'est une longue bande étroite de terrain utilisée par une industrie de service qui ne constitue pas un monopole réglementé, cet argument est profondément logique compte tenu du contexte de la concurrence et de la nature de ces propriétés. Telle est l'argumentation que nous avons avancée.

M. Angus: Si vous ne pouviez pas obtenir tout ce que vous demandez, seriez-vous malgré tout opposés à une taxe au volume?

M. Apedaile: Le problème du volume, c'est qu'on reconnaîtrait ainsi en quelque sorte qu'il doit y avoir une forme de fiscalité reposant sur cette base pour ces terrains.

[Texte]

Mr. Ritchie: We do pay property tax that way in the State of New York, for example. It's related to the income the company makes. There are different regimes. You have to be careful about having a hodgepodge of regimes whereby it becomes more expensive to pay the tax in some cases.

Mr. Angus: I guess you're finding out a hodgepodge between Canada and the U.S. is not to our advantage.

Mr. Ritchie: No.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

Mr. Wilson: Mr. Chairman, I want to ask some questions that relate to the usage of telephones in committees. No, that's for a steering committee, I hope soon.

Mr. Chairman, I want to ask some questions relating to the WGTA and the grain-gathering system, which of course is a constant topic of discussion on the prairies. Presumably it's everyone's wish to get the product from the farm gate to market at the lowest possible cost. The grain sector is caught up in very difficult circumstances, and it's pretty clear that any and all efforts to lower the costs are imperative because the price end of it doesn't seem to have very much resilience at the moment.

What I would like you to explain, if you would, is your approach or your attitude towards the short-line concept. If it's not practical and profitable for one of the major railways to operate a grain-dependent branch line, then what about the idea of a group of farmers forming a cooperative or forming a company to undertake the running of one of these subdivisions? What is the corporate attitude towards this notion?

• 1155

Mr. Ritchie: My personal and our corporate attitude is that we think it's a great idea. If you just look at our motivation, if you have a subdivision that's collecting grain, it's already on rail. If you start to look at a day when there's going to be a lot less regulation and farmers can choose between truck and rail, you want the farmers to be encouraged to load on rail. If a short line can do it at less cost than we can, we're all for it, because they're partners. They're not competitors.

Why isn't it happening faster, sir, might be a corollary. Because the grain system is so regulated, how do you divide up the dollars? It's not done on a commercial basis, and the dollars are not just how you divide the \$27 from X, Saskatchewan, to Y, B.C., but how you charge for the assets that are in place. What value do you put on those? It depends on whether you evaluate on the value of assets or the value of the business you're creating, and it's very, very difficult in that area.

In eastern Canada, if I could jump across the country, where there's a lot of redundant rail, people ask why there aren't more short-line railways in eastern Canada. I think the example that's going on in Nova Scotia is an unfortunate one, but it shows that emotions get involved with people, and they just have a very difficult time allowing a short line to operate at a reduced cost base and allow the transfer to go from federally regulated railway to a provincially regulated

[Traduction]

M. Ritchie: Nous payons de cette manière des taxes foncières dans l'État de New-York. Elles sont liées aux revenus de la compagnie. Ce sont des régimes différents. Il vaut mieux éviter d'avoir un méli-mélo de régimes qui risque d'augmenter encore le coût des taxes dans certains cas.

M. Angus: J'imagine que vous estimez qu'un méli-mélo de régimes canadien et américain n'est pas à notre avantage.

M. Ritchie: Non.

M. Angus: Merci, messieurs.

M. Wilson: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions concernant l'utilisation des téléphones aux comités. Non, ce sera pour la séance du Comité directeur, bientôt je l'espère.

Monsieur le président j'aimerais poser des questions sur la LTGO et le Réseau de collecte du grain, qui constitue naturellement un sujet de discussion constant dans les Prairies. J'imagine que tout-le-monde souhaite pouvoir transporter le produit de la ferme au marché au plus faible coût possible. Le secteur céréalier traverse une conjoncture très délicate, et il est évident qu'il faut tout faire pour abaisser les coûts car il n'y a apparemment pas grand-chose à faire au niveau des prix pour l'instant.

J'aimerais que vous m'expliquiez, si vous le pouvez, ce que vous pensez de la notion de ligne sur courte distance. S'il n'est pas pratique ni rentable pour une des grandes compagnies ferroviaires d'exploiter un embranchement lié au transport du grain, que pensez-vous de l'idée d'un regroupement d'agriculteurs qui se constitueraient en coopérative ou créeraient une compagnie pour se charger de l'exploitation d'une de ces subdivisions? Qu'en pense votre société?

M. Ritchie: La compagnie et moi-même estimons que c'est une excellente idée. Là où il y a des subdivisions servant à aller chercher les céréales, il y a déjà une voie de chemin de fer. Si vous commencez à envisager le moment où il y aura beaucoup moins de réglementation et où les agriculteurs pourront choisir entre le camion et le chemin de fer, vous voulez que l'agriculteur soit encouragé à choisir le chemin de fer. Si une ligne sur courte distance peut assurer le service pour moins cher que nous, nous sommes entièrement d'accord car nous sommes alors partenaires plutôt que concurrents.

Vous pourriez, en corollaire, vous demander pourquoi on n'évalue pas plus rapidement dans ce sens. Mais, étant donné la réglementation considérable du régime céréalier, comment répartir les montants? On ne le fait pas sur une base commerciale, et il ne s'agit pas simplement de savoir comment on divise les 27\$ correspondant au transport de tel endroit en Saskatchewan à tel endroit en Colombie-Britannique, mais comment on établit la facturation pour les actifs sur place. Quelle valeur leur donne-t-on? Il s'agit de savoir si l'on évalue la valeur des actifs ou la valeur de l'activité qu'on crée, et c'est un domaine très délicat.

Pour passer à l'autre bout du pays, dans l'Est du Canada, où il y a énormément de lignes ferroviaires superflues, on se demande pourquoi il n'y a pas plus de lignes sur courtes distances. Je crois que l'exemple actuel de la Nouvelle-Écosse est très malencontreux, mais cela montre que les décisions des gens ne sont pas toujours rationnelles, et qu'il est difficile de permettre à une ligne courte de fonctionner avec des frais réduits en permettant le remplacement d'un chemin de fer à

[Text]

railway, which would allow lower labour costs, potentially lower labour costs, with a different contract.

Mr. Wilson: A couple of things are obvious in terms of the flow of grain. It has to go to the grain companies and to the railways at some point, whether it's sooner or later. It's going to get into the funnel. It's the only way it's going to get to market. It's obvious as well, I think, that the railways have priced themselves out of existence as far as low-volume lines are concerned.

I don't pretend to understand how railway costing works, but when I see the sorts of numbers that are applied to a branch line it boggles my mind, and it's evident that it's not possible to sustain. That is a given. However, I think it's also obvious that a privately run operation, short-line operation, could operate for, I suspect, a third of the cost.

Do you have any comments on the relative cost of operating one of these lines?

Mr. Ritchie: No. The rule of thumb I've heard is a minimum of 20 cars a day. The costs depend on how much people want to put in in the way of sweat equity and how much they want to take out in wages. It can vary. How much do they pay for the equipment? At what level do they want to maintain their railroad? What speed do you want to go at? I don't mean to make it sound complicated. People have been hiding in Canada behind the complexities of railway costing for too long. It's not that complex.

• 1200

In a lot of cases it's because a smaller railway has a lot more flexibility. In large railways, unions and management have been in place for probably the longest of any. It's not unnatural that you're going to have more constrained work practices. I think it's unfair to think that's going to be the way forever and ever.

To answer your question, there's no easy answer on what is the rule of thumb on a short line—

Mr. Apedaile: Perhaps I can just add something to the mention of x cars per day. Another measurement is something in the order of 35 cars per mile per year as a minimum. But it depends, as was indicated, on the choices you make as the operator. One of the very key things on a line is what sort of shape that physical infrastructure is in when it moves over from being part of a main-line system and becomes part of a short line. If it's part of the main-line system it has to be run on an ongoing business basis. This means you have to keep replacing it.

So you can often get situations where you have a bridge nearing the end of its useful life. You could run that line as a short line for x number of years, but you would never earn enough to replace that bridge. You could change your approach on a short line and run it on a going-out-of-business basis for a period of, say, 10 years. You'd get very good value out of the line and get the operating cost down. If you had to face replacing the infrastructure you wouldn't be

[Translation]

réglementation fédérale par un chemin de fer à réglementation provinciale, ce qui permettrait de réduire les frais de main-d'oeuvre, grâce à un contrat différent.

M. Wilson: Il y a deux choses assez évidentes en ce qui concerne le transport des céréales. Les céréales doivent passer tôt ou tard par les compagnies céréalères et les chemins de fer. Elles passent forcément par là. C'est le seul moyen d'atteindre le marché. Il me semble aussi évident que les sociétés ferroviaires se sont elles-mêmes sabordées à cause des prix qu'elles ont pratiqués pour les lignes à faible volume.

Je ne prétends pas savoir comment les compagnies de chemin de fer établissent leurs coûts, mais quand je vois les chiffres qu'elles facturent pour les embranchements, j'en ai le vertige, et il est évident que c'est une situation impossible. Voilà qui est clair. Il me semble cependant tout aussi évident qu'une entreprise privée pourrait exploiter une ligne sur courte distance au tiers de ce coût.

Avez-vous des remarques sur le coût relatif d'exploitation de ces lignes?

M. Ritchie: Non. La règle empirique dont j'ai entendu parler, c'est qu'il doit y avoir un minimum de 20 wagons par jour. Le coût dépend de la quantité de travail que les gens sont prêts à fournir et les salaires qu'ils sont prêts à accepter. Cela peut varier. Combien paie-t-on le matériel? Quel niveau d'entretien veut-on pour le chemin de fer? À quelle vitesse veut-on assurer le transport? Je ne veux pas vous donner l'impression que c'est très compliqué. On se retranche depuis trop longtemps au Canada derrière la complexité du système de facturation des chemins de fer. En fait, ce n'est pas si compliqué.

Dans bien des cas, ce qui se passe, c'est qu'une petite compagnie a plus de latitude. Dans les grandes compagnies ferroviaires, les syndicats et la direction sont enracinés depuis des temps immémoriaux. On a donc forcément des modalités de travail plus restrictives. J'estime qu'il ne faut cependant pas considérer que cela va continuer indéfiniment.

Pour répondre à votre question, il n'y a pas de réponse simple dans le cas d'une ligne sur courte distance.

M. Apedaile: Je pourrais peut-être ajouter quelque chose au sujet du nombre de wagons par jour. On peut aussi considérer qu'il faut environ 35 wagons par mille et par an au minimum. Mais encore une fois, cela dépend des choix que vous faites en tant qu'exploitant. L'un des facteurs clés est l'état de l'infrastructure matérielle lorsqu'une ligne est détachée du réseau principal pour devenir une ligne sur courte distance. Quand elle fait partie du réseau principal, elle doit être constamment en état. Autrement dit, il faut sans arrêt la rénover.

Il peut donc souvent arriver qu'on ait un pont qui approche de la fin de sa vie utile. Vous allez pouvoir continuer à exploiter cette ligne sur courte distance pendant un certain nombre d'années, mais vous ne gagnerez jamais assez d'argent pour remplacer ce pont. Vous pouvez aussi décider d'exploiter cette ligne sur une base de liquidation pendant une période de dix ans par exemple. Vous allez en tirer un bon profit en réduisant les frais d'exploitation. Mais

[Texte]

able to accommodate that in your costs and in your depreciation allowances. So the way you approach your enterprise is going to make a huge difference as to what sort of short line you can take forward.

Mr. Wilson: You raise an interesting point. I think many people see that concept largely as an interim one.

In terms of the process for a short-line proposal to acquire the infrastructure, I'm curious as to how the costs are established. I assume the steel is the major item. Am I correct in this?

Mr. Ritchie: Mainly, but in rural areas especially it's the rail and ties.

Mr. Wilson: The line is scheduled for abandonment. In the absence of anything else, when the steel is lifted and taken off, what happens to it?

Mr. Ritchie: In most cases we reuse it. It has very high value, much higher than the \$100 a tonne for scrap. If the rail is reusable and the ties are reusable, that's what we do. If they're not, they're scrapped. The value that we, in the act, have placed on the rail line is that if we can't make a commercial deal with a short line, it's offered for sale at net realizable salvage value. What can be salvaged will be salvaged, and what must be scrapped will be scrapped. It's not too difficult to come to a figure on that.

Mr. Wilson: I was under the impression that there was less rail, not more. When you say that by and large it's used as trackage, where is it used? Where does it go?

Mr. Ritchie: For example, in a lot of cases we're very short of 100-pound rail, which happens to be the rail for a lot of these less-used lines. We put the 100-pound rail through the welding plant at Winnipeg. It goes back in the line everywhere. We put down about 150 to 200 miles of re-lay rail every year. It's much better to be able to put your own down than to have to buy it from a mill.

Mr. Wilson: I think the concern that's been expressed by some potential short-line operators is the notion of the community, if I can put it that way, paying over again for the rail. Their contention is that through the branch-line rehab programs, in terms of upgrade of branch lines, millions of dollars were spent—

Mr. Apedaile: About \$1 billion overall.

Mr. Wilson: —money that, in essence, was a present to the railways. Why, then, upon abandonment would they collect a second time? Do you have a response to that?

• 1205

Mr. Ritchie: A present to the railway, I think, is an unfair characteristic. I don't defend it because I'm sensitive, I defend it for understanding here.

The railways haul grain and get paid for it because it costs us money, and based into that is a return on the capital employed. We need to get that because that's where the money comes from, from our investors—who aren't getting it, unfortunately.

[Traduction]

si vous deviez envisager de remplacer l'infrastructure, vous ne pourriez pas intégrer cela dans vos coûts et dans vos déductions pour amortissement. La formule d'exploitation choisie par votre entreprise va donc faire une énorme différence.

M. Wilson: Vous soulevez un point intéressant. Je pense que pour beaucoup de gens, il s'agit d'une formule temporaire.

Je me demande comment on détermine les coûts d'acquisition de l'infrastructure d'une ligne sur courte distance. Je suppose que les rails sont l'élément principal, n'est-ce pas?

M. Ritchie: Oui, mais en zone rurale en particulier ce sont les rails et les traverses.

M. Wilson: Une ligne est destinée à être abandonnée. En l'absence d'autre chose, que deviennent les rails quand on les enlève?

M. Ritchie: La plupart du temps, nous les réutilisons. Ils ont une valeur très élevée, bien plus de cent dollars la tonne à la ferraille. Si les rails et les traverses sont réutilisables, nous les réutilisons. Sinon, nous les vendons à la ferraille. Nous partons du principe que, si nous ne pouvons pas rentabiliser le tronçon comme ligne de courte distance, nous le mettons en vente à sa valeur nette de récupération possible. Tout ce qui est récupérable est récupéré, ce qui est à jeter est jeté. Il n'est pas très difficile de chiffrer tout cela.

M. Wilson: Je croyais qu'il y avait moins de rails, pas plus. Quand vous dites qu'en gros on s'en sert pour faire des voies, où les utilisez-vous? Où vont-ils?

M. Ritchie: Par exemple, bien souvent nous manquons de rails de cent livres, qui se trouvent être les rails constituant beaucoup de ces lignes peu utilisées. Nous réusinons ces rails de cent livres à notre installation de Winnipeg, et ils sont remis en service partout sur la ligne. Nous en remettons en service de 150 à 200 milles chaque année. Il vaut nettement mieux se servir de ses propres rails que d'en acheter à une aciérie.

M. Wilson: Ce qui dérange certains exploitants potentiels de lignes sur courte distance, c'est l'idée que la collectivité, si je puis dire, risque de payer une deuxième fois ces rails. Ils estiment qu'on a déjà dépensé des millions de dollars dans le cadre de programmes de remise en état d'embranchement. . .

M. Apedaile: Environ un milliard de dollars au total.

M. Wilson: Et que cet argent a en fait constitué un véritable cadeau pour les chemins de fer. Pourquoi seraient-ils obligés dans ce cas de payer une seconde fois quand les compagnies abandonnent ces voies ferrées? Qu'en pensez-vous?

M. Ritchie: Dire que c'est un cadeau pour les chemins de fer, je trouve que c'est un peu injuste. Je ne le dis pas par parti pris, je veux simplement qu'on comprenne bien les choses.

Les compagnies ferroviaires transportent des céréales et se font payer parce que cela coûte de l'argent, qu'il faut bien que le capital investi rapporte. Nous en avons besoin parce que c'est de là que vient l'argent, de nos investisseurs, qui n'obtiennent malheureusement pas ce rendement.

[Text]

When it comes time for abandonment it's net salvage value, which is the book. My understanding is that the grants that were made for the rehab are not on the books. That question became a question of how to handle it for the WGTA costing as well, and they didn't want to make the contribution and then have that part of the costs. So it's not in the books, to begin with.

Mr. Apedaile: The program, when it was put in, was a recognition by government that keeping the Crow rate, which began in 1897, as you well know, all the way up until the mid-1980s. . . As they tried to deal with this problem through the 1960s and 1970s and there were not enough funds from the railways to replace their track, one of the interim measures was to move in and start doing some of that replacement. But the reason that asset had to be replaced with outside capital, i.e. government capital, was because the railway had been starved for money by continuing to move grain at 0.5¢ a tonne mile. So in a sense, the rehab was recognized as making up for some of that lack of payment for the work that was done over the preceding years. I think the point of view taken, correctly, was that was just to bring things back in some rough order as to where they should have been if the Crow hadn't extended away beyond it's appropriate lifetime.

Mr. Wilson: In your forward planning, do you envisage, before too many years go by, a system in the west where in essence there are two lines crossing the prairie, a north and a south, and that's it?

Mr. Ritchie: Well, there will be two high-speed fast freight lines across the prairies, and that's pretty well what you have right now. We have a line that goes north out of Winnipeg toward Edmonton that in the past had been considered a secondary main line. Secondary main line is a term railways use that has no real formal definition to it. You can't find a book that defines a secondary main line and defines a main line.

We are concentrating our fast freight service, high speed, on the Winnipeg-Calgary line and we are not keeping the standards up on the northern line to the same degree as we will do the southern line, although we do not envisage abandoning that northern line. We do see some of the network not being required, but a lot of that depends again on the regulation and what's going to be frozen and what's not going to be frozen.

Mr. Wilson: I guess I should interject. I meant CN across the northern prairie and CP across the south when I talked about two lines across the prairie.

Mr. Ritchie: Unless there's a significant deterioration in bulk commodities, and that could happen within this decade, I believe that the western rail network can support the two railways that are there now. It could be done more efficiently if there were one railway, but then you're going to start giving up the benefits of redundancy, you're going to start to give up the benefits of competition.

In the west we are not as clear in our perception of where that cross-over could be as we believe we are in the east. For that reason, we don't believe it would serve the country well to start a study in the west as we are doing in the east.

[Translation]

Quand on abandonne des voies ferrées, on tient compte de la valeur nette de récupération. À ma connaissance, on ne tient pas compte des subventions qui ont été versées pour la remise en état. La question s'est posée aussi à propos de la LTGO, et l'on n'a pas voulu intégrer ces subventions aux coûts. Donc c'est quelque chose qui est considéré à part dès le début.

M. Apedaile: En lançant ce programme, le gouvernement a reconnu que le tarif du Nid de corbeau, qui remontait à 1897 comme vous le savez, jusqu'au milieu des années quatre-vingt. . . On s'est rendu compte au cours des années soixante et soixante-dix que les compagnies de chemin de fer n'avaient pas les moyens de remplacer leurs voies, et l'une des mesures provisoires a été d'intervenir pour remplacer une partie de ces voies. Si l'on a décidé de remplacer ces actifs en faisant appel à des capitaux extérieurs, c'est-à-dire des capitaux de l'État, c'est parce que les compagnies de chemin de fer, à force transporter des céréales à 0,5c. la tonne au mille, n'avaient plus d'argent. C'était donc une façon de compenser cette absence de rémunération du travail accompli au cours des années précédentes. Je pense qu'on a à juste titre voulu rétablir une situation équitable en ramenant les choses au niveau où elles auraient été si l'on n'avait pas prolongé le tarif du pas du Nid de corbeau au-delà de sa durée normale d'existence.

M. Wilson: Dans vos plans futurs, envisagez-vous d'ici pas trop longtemps un régime pour l'Ouest où il y aurait en gros deux lignes qui traverseraient les Prairies, une au nord et une au sud?

M. Ritchie: Eh bien, il y aura deux lignes de transport de marchandises à grande vitesse dans les Prairies, et c'est déjà plus ou moins ce qu'on a maintenant. Nous avons une ligne qui va au nord de Winnipeg vers Edmonton et qui était autrefois considérée comme une ligne principale secondaire. Il n'y a pas de véritable définition officielle de cette notion de ligne principale secondaire dans les chemins de fer. Il n'existe pas de manuel définissant en quoi consiste une ligne principale secondaire par opposition à une ligne principale.

Nous concentrons notre service de transport de marchandises à grande vitesse sur la ligne Winnipeg-Calgary et nous n'appliquons pas des normes aussi rigoureuses à la ligne du nord qu'à celle du sud, ce qui ne veut pas dire que nous envisageons d'abandonner cette ligne du nord. Nous estimons que nous n'aurons plus besoin d'une partie du réseau, mais cela dépendra en grande partie de la réglementation et de ce qui sera ou non gelé.

M. Wilson: Permettez-moi d'intervenir. Quand j'ai parlé de deux lignes traversant les Prairies, je voulais dire le CN au nord et le CP au sud.

M. Ritchie: À moins d'une détérioration dramatique du transport de marchandises en vrac, ce qui n'est pas impossible d'ici la fin de la décennie, je pense que les deux compagnies peuvent continuer à coexister dans l'Ouest. On pourrait rationaliser les choses avec une seule compagnie, mais si l'on veut renoncer aux avantages de compagnies faisant double emploi, on va aussi renoncer aux avantages de la concurrence.

Notre position à cet égard n'est pas aussi tranchée pour l'Ouest que pour l'Est. Nous estimons donc qu'il ne serait pas judicieux d'entamer pour l'Ouest le même genre d'étude que celle que nous réalisons pour l'Est du pays.

[Texte]

Mr. Apedaile: Your question is specifically on whether you end up with two single lines, one northern and one southern. We certainly visualize at this point that the quantity of grain and other commodities will mean that there will be some feeder lines. Some of those may be short lines, but there will definitely be some feeder lines. It's premature to conclude that some of those feeder lines would not remain with whoever was the main-line operator.

• 1210

Mr. Atkinson: I was interested in your comment on the complexities of railway costing and people not hiding behind them, because that's one thing that we found in this committee, so that is quite an interesting comment.

Can I ask you about your study you were doing with Air Canada on high-speed rail in the corridor? When it was announced, it was said that it was going to be completed, I believe, by the spring of 1992 and it was going to be made public. Can you tell us where that study stands and if it is still your intention to make it public?

Mr. Ritchie: We have made parts of it public and we are moving through it. We haven't finished it yet. We expect it to be done within the next two or three months, when we will make certain parts of it public. The parts that can't be made public pertain to Air Canada's market data knowledge, which is private to them. They're reluctant to bring that forward, which is fair enough.

But the sampling we did ourselves will be brought forward. We've shared much data with VIA, as they have with us, and that's in the public domain as well.

Mr. Atkinson: As far as the information from Air Canada is concerned, I can understand the commercial sensitivity of it. But certainly if the government is considering any type of investment in high-speed rail—and from our report, it was that some government investment is going to be required—we'll certainly have to know what the effect will be on the airlines. We can tell somewhat from what has happened in Sweden and other countries such as France. But certainly we'll have to know a little more about it.

Mr. Ritchie: I would agree that when it comes up to that level, then I'm sure Air Canada, if it wishes to be a player, would want to bring it forward. If it doesn't, then I guess the government has certain ways to secure it. But at this stage, I think there's enough fuzziness on a high-speed train between Montreal and Toronto that I guess it feels its interests are best served by keeping some of its private data private.

Mr. Atkinson: Sweden, as you know—and Mr. Angus touched on it—has gone into two corporations, one to look after the infrastructure and effect on the railway, and to let the railway operate and look after its own operating costs. I guess if we could get the costs out it might be something we could look at in terms of being able to compare between the modes. But even the royal commission couldn't come up with any way to compare the subsidies that are between the various modes so we can get to—to use a hackneyed phrase—a level playing field.

[Traduction]

M. Apedaile: La question est de savoir si on va aboutir à avoir deux lignes uniques, une au nord et une au sud. Nous nous rendons bien compte qu'il y aura forcément des lignes d'apport pour transporter les céréales et les autres denrées. Certaines pourront être des lignes sur courte distance, mais il y aura forcément des embranchements. Il est prématuré de dire que certains de ces embranchements n'appartiendront plus à l'exploitant de la ligne principale.

M. Atkinson: J'ai trouvé particulièrement intéressant que vous disiez sur la prétendue complexité du calcul des prix de revient ferroviaires sur le fait que l'on s'en sert souvent comme prétexte car, en effet, notre comité l'a aussi constaté.

Pourrais-je vous poser quelques questions sur l'étude que vous avez entreprise avec Air Canada sur un train à grande vitesse? Lorsqu'elle a été annoncée, cette étude devait être terminée, je crois, au printemps de 1992, moment auquel elle devait être rendue publique. Pourriez-vous me dire où vous en êtes et si vous comptez toujours rendre cette étude publique?

M. Ritchie: À mesure que l'étude progresse, certaines de ces parties sont rendues publiques. Mais nous ne l'avons pas encore terminée. Nous croyons la parachever d'ici deux ou trois mois et certaines sections seront certainement rendues publiques. Les parties qui ne le peuvent pas sont celles contenant des données sur le marché d'Air Canada, lesquelles sont confidentielles. Air Canada hésite à faire connaître ces données, ce qui est compréhensible.

Mais la partie de l'étude nous concernant sera certainement rendue publique. Nous avons partagé des données avec Via, et elles sont également du domaine public.

M. Atkinson: Je comprends la nécessité du secret commercial des informations sur Air Canada, mais si le gouvernement envisage d'investir dans un train à grande vitesse—et d'après les rapports dont nous avons pris connaissance, des investissements de la part du gouvernement seront nécessaires—il nous faudra connaître les incidences sur les lignes aériennes. Nous pouvons, dans une certaine mesure, nous fonder sur ce qui s'est passé en Suède et ailleurs, en France par exemple. Mais il nous faudra certainement en savoir un peu plus long.

M. Ritchie: Vous avez raison. Mais lorsque nous en serons à cette étape, je suis certain qu'Air Canada, si elle veut participer à l'entreprise, fournira toutes les informations nécessaires. Dans le cas contraire, je présume que le gouvernement dispose des moyens nécessaires pour obtenir ces renseignements de toute façon. Dans l'immédiat, la situation concernant un train à grande vitesse entre Montréal et Toronto est suffisamment confuse pour qu'Air Canada estime pouvoir mieux protéger ses intérêts en refusant de divulguer certaines données.

M. Atkinson: Comme vous le savez sans doute, la Suède—M. Angus nous en a touché quelques mots—a créé deux sociétés: la première s'occupe de l'infrastructure et de ses effets sur le chemin de fer, et la deuxième est responsable des opérations ferroviaires dont elle assume aussi les coûts. Si nous pouvions connaître les coûts, nous pourrions peut-être étudier cette façon de faire et comparer les différents modes de fonctionnement. Même la Commission royale n'a pu comparer les effets des subventions sur les différents modes de fonctionnement afin de déterminer comment on pourrait égaliser le terrain.

[Text]

Mr. Ritchie: I agree with your observation. Sweden is not without its problems in what it is trying to work through. Our feeling, as a company, is that public ownership of the roadbed. . . we're 60% of the way there now, with CNR, for the reasons that it was facing, the same problems as it faced in the 1930s. So we're looking at making the other 40% public. Is it the way to get the costs out? My feeling is, no, it's not, but that goes back to our statement. There's not a lot of time left to encourage private investment to stay in the railway business, particularly in eastern Canada. If that's what we value as a nation, then we will have to address it, and soon.

The Chairman: I don't suppose there was any single community in the country that reacted with more shock than did the City of Saint John when your intention was announced to close down your Atlantic Canada railroad operations. I think that probably was predictable. No doubt you had taken that into very serious consideration before you made your decision to appear before the National Transportation Agency with a petition to abandon those lines.

Your timing is rather interesting, because of course the review is currently under way by the Council of Maritime Premiers with reference to the future of rail transportation in Atlantic Canada, yet you decided to proceed with your plans prior to the release of that study, which should be concluded fairly soon. What do you feel would be the impact on southern New Brunswick, and particularly the port of Saint John, should your application to abandon Atlantic Canada be approved?

• 1215

Mr. Ritchie: Our knowledge of the port of Saint John—and it's quite intimate; we own a very large asset there. We've watched the decline of Brunterm, a container terminal in Saint John which handled approximately 14,000 containers last year. There will be an impact on those 14,000. They will unlikely go out over Moncton and up on the CNR. That's unfortunate, but to put it in perspective, the port of Montreal handled 500,000 containers a year, the port of Halifax a little under that, 480,000 I believe.

That is our feeling, that the containers will be the ones most likely affected. It will have no effect on the pulp and paper, which is a very large product going through the port, no effect on the potash, which is another large export movement, and certainly no effect on the oil imports. Those three are the largest products used at the port.

The Chairman: While it may be true that the bulk of the commodities travelling through the port of Saint John are in bulk, nonetheless Saint John continues to actively pursue, in a competitive way, acquiring new accounts from the point of view of containers and other material. Would you agree that your decision, if it indeed is approved, would effectively shut down the containerization aspect of the port of Saint John?

[Translation]

M. Ritchie: Je suis d'accord avec vous. Vous savez, la Suède connaît des difficultés. Chez CP Rail, nous estimons que le fait que la plateforme de la voie soit propriété publique. . . nous y sommes à 60 p. 100 à présent, avec le CN, qui a les mêmes problèmes que pendant les années trente. Nous envisageons donc d'oeuvrer pour que les 40 p. 100 restants deviennent propriété publique également. Pourrait-on ainsi connaître tous les coûts? Je ne le crois pas, et ça nous ramène à notre énoncé. Il reste peu de temps pour encourager les investisseurs privés à rester dans l'industrie ferroviaire, particulièrement dans l'Est du Canada. Si c'est une question d'importance pour le pays, il faudra y réfléchir sans plus tarder.

Le président: Je crois que la ville de St-Jean (N.-B.) a été la plus scandalisée d'apprendre votre intention de mettre fin à vos opérations ferroviaires dans les provinces de l'Atlantique. J'imagine que cette décision était prévisible. Vous avez nul doute réfléchi longuement à la question avant de demander à l'Office national des transports l'autorisation d'abandonner ces tronçons.

Vous avez cependant drôlement choisi votre moment car le Conseil des premiers ministres des Maritimes étudie actuellement le transport ferroviaire dans les Provinces de l'Atlantique. Cela ne vous a pas empêché d'aller de l'avant avant même que cette étude soit terminée et que le rapport soit publié, ce qui devrait se faire sous peu. Si votre demande d'abandon des tronçons de la région de l'Atlantique était approuvée, quelle serait à votre avis les incidences sur le sud du Nouveau-Brunswick, particulièrement le port de St-Jean?

M. Ritchie: Nous connaissons très bien le port de St-Jean; nous y possédons une très grande installation. Nous avons observé le déclin de Brunterm, un terminal pour conteneurs de St-Jean où l'on a reçu environ 14 000 conteneurs l'an dernier. Il y aura donc une incidence sur ces 14 000 conteneurs. Il est peu probable qu'ils soient transportés par voie du CN en passant par Moncton. Cela est malheureux, mais pour remettre les choses en perspective, environ 500 000 conteneurs passent par le port de Montréal par an, et un peu moins de 480 000 par le port de Halifax.

Nous estimons donc que c'est ce secteur qui sera le plus touché. Notre décision n'aura aucun effet, sur les pâtes et papiers, un des produits les plus importants qui passe par ce port, ni sur la potasse, un autre produit exporté en grande quantité, ni sur les produits pétroliers. Ce sont là les trois principales marchandises qui passent par ce port.

Le président: Il est peut-être vrai que ce sont surtout des marchandises en gros qui passent par le port de St-Jean, mais il n'en reste pas moins que les autorités de ce port tentent encore d'acquérir de nouveaux clients en matière de transports de conteneurs et d'autres produits. Si on accède à votre demande, ne croyez-vous pas que cela mettra fin au transport des conteneurs au port de St-Jean?

[Texte]

Mr. Ritchie: Yes, I think it will, and we don't say that with any joy at all. We're going to take a financial hit because of it, but on the whole we can't support the operations to eastern Canada that in the past had been the hinterland for the port of Saint John. It was mainly asbestos traffic out of Thetford Mines, which does not move now.

The Chairman: Why did you take the decision to make the announcement before the report from the Council of Maritime Premiers was—

Mr. Ritchie: It was purely a financial decision. We had been working on the rationalization of the plant down there to try to make a commercial venture out of it. We came to the conclusion that we couldn't. There was an awful lot of uncertainty with the people involved. There were rumours all over, and we decided that it would be better for the people involved, and for the shareholders, to make the decision and get on with life.

The Chairman: What would it take from CP's point of view to reverse the decision?

Mr. Ritchie: Subsidy is one that's always mentioned. The subsidy to keep the loss on that line is \$52 million for three years, so that's approximately \$15 million a year. That would be required and we would have to be held whole for any new capital that goes in. There could be a significant rail program that'll have to go on in the State of Maine to replace the rail that's presently nearing the end of its commercial life.

The Chairman: Would a change in the government's attitude towards taxation on the railroads have a possible impact on such a decision?

Mr. Ritchie: I think it would have helped in the past. I think the plant is to the stage, and the traffic has deteriorated to the level, that there's just not enough to support that line. We did everything we could to attract traffic. We added train service. We shortened the trains. We made them more frequent. We significantly lowered the cost, and that was reflected in the price. We just couldn't attract any more traffic. There's too much infrastructure down there. There are effectively three rail lines, two on the CN and one on CP, pulling traffic out of New Brunswick and Nova Scotia, and the highway network. Because there's so much infrastructure they're all running around, rates are going down and down and down, and we couldn't support it.

• 1220

To answer your question, a change now, particularly in the taxation levels as they apply to that particular province and state, is not enough to reverse the decision.

The Chairman: Should you be successful, is it your decision to pull out of the port of Saint John entirely, including your port operation?

Mr. Ritchie: We're in discussions with the Port of Saint John right now about that very matter. I believe our lease on the facility expires in 1995. It's a partnership with another company called McLean Kennedy. It's a collective decision to see if we can sell the facility.

[Traduction]

M. Ritchie: Oui, je le crois, mais ça ne nous réjouit pas. Cela occasionnera pour nous des difficultés financières, mais, pour l'essentiel, nous ne pouvons plus soutenir les opérations dans l'Est du Canada qui constituait dans le passé l'arrière-pays du port de St-Jean. Auparavant, on transportait beaucoup d'amiante provenant de Thetford-Mines, ce qui n'est plus le cas actuellement.

Le président: Pourquoi avez-vous décidé de rendre cette décision publique avant de prendre connaissance du rapport du Conseil des premiers ministres des Maritimes. . .

M. Ritchie: Notre décision a été fondée sur des considérations purement financières. Nous avons amorcé une rationalisation de nos installations à cet endroit en vue de nous lancer dans une entreprise commerciale. Nous en sommes venus à la conclusion que cela ne serait pas possible. Cela a créé beaucoup d'incertitude pour tous les intéressés. Nombre de rumeurs se sont mises à circuler et nous avons donc décidé qu'il serait dans l'intérêt de tous les intervenants de prendre une décision et de passer à autre chose.

Le président: Que faudrait-il au CP pour revenir sur sa décision?

M. Ritchie: On mentionne souvent à cet égard une subvention qui nous permettrait de compenser pour les pertes de 52 millions de dollars qu'entraîne ce tronçon sur trois ans, soit environ 15 millions de dollars par année. En outre, il faudrait qu'on assure notre intégrité pour toute nouvelle injection de fonds. Il faudrait aussi prévoir le remplacement des rails qui vont jusque dans l'État du Maine et qui en sont presque à la fin de leur vie commerciale.

Le président: Si le gouvernement modifiait sa politique fiscale concernant les chemins de fer, changeriez-vous d'idée?

M. Ritchie: Cela nous aurait aidés dans le passé, mais les installations sont maintenant dans un tel état de détérioration, et le trafic ferroviaire a diminué à un tel point que cela ne suffirait pas à nous permettre de conserver ce tronçon. Nous avons fait l'impossible pour attirer du trafic sur ce tronçon. Nous avons augmenté le service. Nous avons offert des trains plus courts mais plus fréquents. Nous avons réduit les coûts de façon significative et, partant, diminué les prix. Mais ces efforts étaient voués à l'échec. Les infrastructures sont trop nombreuses dans cette région. Il y a en fait trois chemins de fer, deux chemins de fer du CN et un du CP, entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, sans compter le réseau routier. Les infrastructures sont si nombreuses, que les tarifs ne font que baisser et qu'il nous est maintenant impossible de conserver ce tronçon.

Pour répondre à votre question, un changement de niveau d'imposition qui s'applique à cette province et à cet État ne suffirait pas à nous faire revenir sur notre décision.

Le président: Si on accède à votre demande, avez-vous l'intention de cesser toute activité, y compris vos activités portuaires à Saint-Jean?

M. Ritchie: Nous en discutons justement avec les autorités du port de Saint-Jean. Je crois que notre bail prend fin en 1995. Il s'agit d'une association avec une autre société, McLean Kennedy. Nous devons donc décider ensemble si nous vendons ou non ces installations.

[Text]

The Chairman: Would you agree with the statement that has been made by several observers that the withdrawal of CP from Atlantic Canada would, of course, not only jeopardize and probably cancel any potential possibilities for the port of St. John with reference to container traffic, but it would also very seriously put into question the viability of southern New Brunswick to compete in the free trade arena, and it would as well seriously put at jeopardy any future opportunities for that region with reference to the potential benefits of NAFTA?

Mr. Ritchie: I wouldn't agree with that statement as you phrased it. Will it reduce options for southern New Brunswick? Yes, it will. The problem is that because of the infrastructure in place, people are not selecting the option, which is rail. It's not being used, mainly because of price. We can't match the price supplied by the trucks.

As you and I know, you go to the border crossing at St. Stephen and it's truck after truck after truck. The rail crossing up at Vanceboro is one train a day. We have good connections to Guilford but we just can't get a service going that people will use.

The Chairman: What sort of a responsibility, as a good corporate citizen, do you feel you might have to a place like the port of Saint John?

Mr. Ritchie: We feel, historically and at present, a very strong responsibility to all our stakeholders in Saint John. The community and the people there are customers. I would consider them major stakeholders in that area, our employees and then the shareholders. All three of those have to be balanced. I would like to be able to look after them all very well indeed. But if we disregard any one of them and overcompensate one in a particular geographic area, we're going to be subjecting the whole railway to peril. We're very close to that right now.

I want the committee to know that these are not joyous decisions we make. We struggled, we worked very, very hard to re-establish, to refocus on the Canadian Atlantic railway. We put our best people we could from across Canada and the United States down there. We can't make a go of it. We cut our costs almost in half and we still can't make a go of it. I got hugged today by the mayor of Saint John, Mr. Chairman.

The Chairman: Today?

Mr. Ritchie: She's in town. We ran into each other on the street. She knows that we're not happy doing what we're doing. It's a very difficult pill to swallow. It hurts me. I'm a railroad person; I don't want to do it. But we've got to make difficult decisions and get on with it. The railroad industry is in peril, it's incredibly fragile, and we must recognize that, because decisions have to be made by people like me—or they'll replace me, believe me—and balance the other stakeholders in that puzzle.

The Chairman: Yes, I agree. It certainly is a very, very difficult situation and there are a number of things that have to be taken into account. Certainly not only is the position of the railway in peril, but now we're talking about an entire section of the country that could be, I think, substantially imperilled. We have to address that.

[Translation]

Le président: Êtes-vous d'accord avec les nombreux observateurs qui estiment que le retrait du CP de la région de l'Atlantique sonnerait le glas du transport de conteneurs dans le port de Saint-Jean, mais également de la capacité du Sud du Nouveau-Brunswick d'entrer en concurrence avec nos partenaires commerciaux signataires de l'ALÉNA?

M. Ritchie: Je ne suis pas entièrement d'accord. Est-ce que cela réduira les occasions qui s'offriront au Sud du Nouveau-Brunswick? Oui. Le problème, c'est que, étant donné toutes les infrastructures qui sont en place, les gens n'optent pas pour le chemin de fer. On ne se sert pas du chemin de fer, surtout en raison du prix. Nous ne pouvons tout simplement offrir des prix aussi bas que les routiers.

Vous savez comme moi qu'à la frontière à St. Stephen, ce ne sont pratiquement que des camions qui passent. Il n'y a qu'un seul train par jour qui passe à Vanceboro. Nous avons de bonnes correspondances vers Guilford, mais nous n'arrivons tout simplement pas à offrir un service qui intéresse les gens.

Le président: En tant que partenaire social, quelle responsabilité estimez-vous avoir à l'égard du port de Saint-Jean?

M. Ritchie: Nous estimons avoir à présent, et comme dans le passé, une grande responsabilité à l'égard des habitants de Saint-Jean, car ce sont nos clients. Nous devons tenir compte d'eux comme principaux intéressés, ainsi que de nos employés et de nos actionnaires. Mais nous devons assurer l'équilibre entre les intérêts de ces trois groupes. J'aimerais bien pouvoir répondre aux besoins de tous. Mais si nous favorisons une région géographique au détriment d'une autre, nous allons mettre en péril tout le système ferroviaire. Nous sommes d'ailleurs à deux doigts d'une telle situation.

Je tiens à ce que les membres du comité sachent que nous ne prenons pas ces décisions de gaieté de coeur. Nous avons travaillé d'arrache-pied pour relancer nos activités ferroviaires dans la région de l'Atlantique. Nous y avons envoyé nos meilleurs employés du Canada et des États-Unis. Or, ça ne sert à rien. Nous avons réduit nos coûts de près de moitié et nous n'y arrivons pas. J'ai rencontré aujourd'hui la mairesse de Saint-Jean qui m'a donné l'accolade, monsieur le président.

Le président: Aujourd'hui?

M. Ritchie: Oui, elle est à Ottawa. Nous nous sommes rencontrés dans la rue. Elle sait à quel point il nous est difficile de prendre ces décisions. C'est très difficile à avaler. Cela me brise le coeur. Moi, je suis un gars de chemin de fer; c'est la dernière chose que je voulais. Mais nous devons prendre ces décisions difficiles et aller de l'avant. L'industrie ferroviaire est en péril, elle est extrêmement fragile; nous devons le reconnaître et prendre des décisions en conséquence, assurer l'équilibre des intérêts de tous. Si ce n'est pas moi qui prend ces décisions, on trouvera quelqu'un d'autre pour le faire à ma place.

Le président: Je comprends. Vous êtes certainement dans une situation extrêmement difficile et bon nombre de facteurs doivent être pris en compte. Il est vrai que l'industrie ferroviaire est en péril, mais il ne faut pas oublier que toute une région du pays pourrait aussi être menacée. Nous devons en tenir compte aussi.

[Texte]

[Traduction]

● 1225

Mr. Angus: There are a couple of other points I want to raise, Mr. Ritchie. Going back to the rationalization issues, in terms of the assignment to people from CN and CP, do they also work with other users of the track, such as VIA and GO Transit trains, as part of their mandate?

Mr. Ritchie: Again, I would say they will be doing so in phase two. In phase one the scope is so broad, Mr. Angus, that it will have to be carried out with just CN and CP, while trying to anticipate what the other balances will have to be.

Mr. Angus: Is phase one to last six months?

Mr. Ritchie: We're hoping to try to scope it out during June, July, and August—that kind of scope—so we'll hopefully be in a position to bring forward alternatives.

Mr. Angus: Let me turn to the Algonquin Park situation in terms of the Ottawa Valley decision. I can't remember whose line goes through the park and whose line is outside the park, but certainly the Province of Ontario has indicated that it would prefer to see the line going through the park closed. It's part of the province's long-term master plan, yet CN and CP have chosen to keep that line open and to close one outside the park. Are you prepared to reconsider that decision, based on the province's intervention?

Mr. Ritchie: Certainly, because its intervention is valid. How the economics behave by going on the Pembroke line—the Chalk River sub—which is CP's, versus going through the park is something that can come out in the hearings.

If it's decided that, on balance and for all reasons, we do not wish to have a rail line in Algonquin Park—and I know it's less attractive commercially to go on the Chalk River sub—whether that makes it a “go” or “no-go” decision, I think the companies would have to reappraise it at that time. What they've said is that, pending abandonment, this is what they will do. So they will signal to the agency that if they can get abandonment of the line they'll form this partnership. Both companies have the ability to go their separate ways.

Mr. Angus: But obviously if you can work out an arrangement ahead of time that eliminates one objecter—and, I would suggest, a fairly major objecter, being the Province of Ontario—it might be an easier way to go.

Mr. Ritchie: There could be economic benefits to doing so; I can't remember all the trade-offs. I do know there are capital, grades, the type of locomotives, and the number of locomotives that are needed. This whole subject is—

Mr. Angus: I just want to touch briefly on one point. Coming out of the Oakville derailment in Manitoba, it's my—

Mr. Ritchie: I thought you were talking about the one in—

M. Angus: J'aimerais vous poser encore deux ou trois questions, M. Ritchie. Pour revenir à la rationalisation, pour ce qui est de la réaffectation des employés du CN au CP, est-ce qu'ils travaillent aussi avec d'autres utilisateurs des voies, tels que VIA et les trains de banlieue, dans le cadre de leur mandat?

M. Ritchie: Encore une fois, ce sera le cas dans la phase 2. Pendant la phase 1, M. Angus l'envergure des changements est si importante que nous devons nous limiter au CN et au CP afin de mieux prévoir les correctifs qui devront être apportés.

M. Angus: Est-ce que la phase 1 durera six mois?

M. Ritchie: La phase 1 devrait comprendre juin, juillet et août—environ trois mois—afin que nous puissions proposer des solutions de rechange.

M. Angus: J'aimerais maintenant aborder la question du Parc Algonquin et la décision qui a été prise au sujet de la Vallée de l'Outaouais. J'oublie à qui appartiennent les chemins de fer qui traversent le parc et ceux qui sont à l'extérieur, mais la province de l'Ontario a indiqué qu'elle préférerait qu'on abandonne le chemin de fer qui traverse le parc. Ça fait partie du plan directeur à long terme de la province, le CN et le CP ont préféré conserver ce tronçon et fermer celui qui est à l'extérieur du parc. Êtes-vous disposés à reconsidérer la question à la lumière de l'intervention de la province?

M. Ritchie: Certainement, car cette intervention est tout à fait valide. Pendant les audiences, nous verrons vraisemblablement comment se comparent les aspects économiques du tronçon de Pembroke—la subdivision de Chalk River—qui appartient au CP et du tronçon qui traverse le parc.

Si, après avoir pesé le pour et le contre et pour toutes ces raisons, on décide d'abandonner le tronçon du Parc Algonquin—et je sais pertinemment qu'à l'heure actuelle la subdivision de Chalk River présente moins d'attraits commerciaux—quelle que soit la décision qui sera prise, je crois que les sociétés devront la réévaluer à ce moment-là. Ce qu'elles ont dit, c'est qu'elles avaient pris cette décision en attendant qu'on abandonne définitivement l'un ou l'autre tronçon. Elles ont aussi indiqué à l'Office que, si le tronçon était abandonné, elles s'associeraient. Les deux sociétés conservent cependant le droit d'agir indépendamment l'une de l'autre.

M. Angus: Mais il me semble que si on peut, à l'avance, prendre des mesures pour répondre aux objections d'un intervenant—et je dirais que la province de l'Ontario est un intervenant de taille—ce serait la meilleure solution.

M. Ritchie: Il pourrait être économiquement avantageux de le faire; je ne me souviens plus de tous les aspects de la question. Il y a aussi des questions de capitaux, de paliers, de genres de locomotives et du nombre de locomotives qui entrent en ligne de compte. Toute cette affaire. . .

M. Angus: J'aimerais aborder brièvement une autre question. Par suite du déraillement à Oakville, au Manitoba, j'ai cru. . .

M. Ritchie: Je croyais que vous parliez de celui de. . .

[Text]

Mr. Angus: No, no. It is my understanding that as a result of preliminary determination, that accident and a subsequent one were caused by a cracked axle in a locomotive unit and that CP began a process, on its own, of examining its diesel locomotives and it found a number of similar situations, which I gather have been corrected. I think the preliminary number was approximately 12.

Can you update the committee on whether you took those steps to examine your own equipment to determine if it had similar flaws? If so, what did you find? And what kind of action did you take, both in terms of replacing that equipment and in terms of your own inspection practices?

Mr. Ritchie: Is it prior to the Oakville derailment that you're talking about?

Mr. Angus: Post-Oakville.

Mr. Ritchie: I know that prior to that derailment we were also concerned about axle failures. We have been ever since it's been a railway. The action we took prior to the accident had to do with methods of introducing oil onto the axle through wicking and maintenance procedures.

Mr. Apedaile: I can get back to you on that question specifically, Mr. Angus. I should know; I apologize.

Mr. Angus: Normally we don't expect all the nuts and bolts to be in the hands of the head person.

Mr. Ritchie: We have very capable people, who will have an answer for you tomorrow.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

The Chairman: There are a great many issues we would like to address, and I'm sure that we will be taking a very serious look at the position of CP Rail over the coming weeks and that a number of these matters will no doubt also be revisited, not the least of which will hopefully be the problems we're currently encountering in Atlantic Canada with reference to your decision to close out.

• 1230

I thank you, gentlemen, for appearing before the committee this morning. It's been most helpful. I'm sure you'll become quite familiar with the procedures here, Mr. Ritchie.

The meeting is adjourned.

[Translation]

M. Angus: Non, non. J'ai cru comprendre qu'une enquête préliminaire avait permis de déterminer que cet accident et un autre qui s'est produit subséquemment ont été provoqués par un bris d'essieu dans la locomotive, et que le CP, de sa propre initiative, a commencé à examiner ses locomotives diesels et a trouvé plusieurs essieux défectueux qui ont été réparés. Je crois que l'examen préliminaire avait permis d'en trouver 12.

Pourriez-vous dire à notre comité si vous avez pris des mesures semblables pour déterminer si votre équipement comportait des lacunes de ce genre. Si tel est le cas, qu'avez-vous constaté? Quel correctif avez-vous apporté, pour ce qui est de remplacer cet équipement et en ce qui a trait à vos méthodes d'inspection?

M. Ritchie: Vous parlez de la période d'avant le déraillement d'Oakville?

M. Angus: Non, je parle de ce qui s'est passé après le déraillement d'Oakville.

M. Ritchie: Nous nous préoccupons aussi des défauts d'essieux avant ce déraillement. Cette inquiétude remonte à la création du chemin de fer. Avant l'accident, nous avons adopté de nouvelles méthodes d'huiler les essieux par capillarité ainsi que de nouveaux procédés d'entretien.

M. Apedaile: Je peux vous faire parvenir une réponse détaillée, monsieur Angus. Je devrais pouvoir vous répondre; je suis désolé de ne pouvoir le faire.

M. Angus: Nous comprenons que, comme dirigeant, vous ne puissiez vous occuper du moindre petit boulon.

M. Ritchie: Nous avons des employés très compétents grâce à qui je pourrai vous donner une réponse demain.

M. Angus: Merci, messieurs.

Le président: Nous aimerions nous pencher sur de nombreuses questions, et nous étudierons attentivement la position de CP Rail dans les semaines à venir. Nous réfléchirons certainement plus longuement à certaines des questions qui ont été soulevées aujourd'hui, notamment les problèmes que connaît actuellement l'Est du pays par suite de votre décision de cesser vos activités ferroviaires dans cette région.

Je vous remercie, messieurs, d'avoir bien voulu comparaître devant notre comité ce matin. Votre témoignage nous a été très utile. Je suis certain, M. Ritchie, que vous aurez amplement l'occasion de vous familiariser avec nos procédures.

La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste – lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

10:00 a.m.

From Transportation Safety Board:

John W. Stants, Chairman;

Ken Johnson, Executive Director.

11:00 a.m.

From CP Rail:

R.J. Ritchie, President;

Dennis Apedaile, Assistant Vice–President, Government &
Industry Affairs.

TÉMOINS

10 h 00

Du Bureau de la sécurité des transports du Canada:

John W. Stants, président;

Ken Johnson, directeur exécutif.

11 h 00

De CP Rail:

R.J. Ritchie, président;

Dennis Apedaile, vice–président adjoint, Affaires gouverne-
mentales et Industrie.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 26

Tuesday, February 16, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 26

Le mardi 16 février 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of issues relating to VIA Rail's 1992-96 Corporate Plan

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of annual reports

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, examen des questions relatives au plan d'entreprise 1992-1996 de VIA Rail

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, examen des rapports annuels

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 16, 1993
(41)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:05 o'clock a.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From VIA Rail: R.E. Lawless, President and Chief Executive Officer; J.R. Paquette, Vice-President, Planning and Finance, and Treasurer; C. Keon Sirsly, Vice-President, Marketing. *From National Transportation Agency of Canada:* Keith W. Thompson, Executive Director; Suzanne L. Clément, Secretary and Director General, Secretariat and Regional Operations Branch; Gavin Currie, Director General, Market Entry and Analysis Branch; Doug Rimmer, Chairperson, Working Group on the Comprehensive Review.

Pursuant to Standing Order 108(2), the Committee proceeded to consider issues relating to VIA Rail's 1992-96 Corporate Plan.

R.E. Lawless made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 10:45 o'clock a.m., the Chairman called a recess.

At 11:15 o'clock a.m., the Committee resumed its deliberations.

Pursuant to Standing Order 108(2), the Committee considered annual reports.

Keith Thompson made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 12:35 o'clock p.m., the Committee proceeded *in camera*.

At 12:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 16 FÉVRIER 1993
(41)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 05, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De VIA Rail: R.E. Lawless, président-directeur général; J.R. Paquette, vice-président, Planification, Finances et trésorier; C. Keon Sirsly, vice-présidente, Marketing. *De l'Office national des transports du Canada:* Keith W. Thompson, directeur exécutif; Suzanne L. Clément, secrétaire et directrice générale, Secrétariat et activités régionales; Gavin Currie, directeur général, Entrée sur le marché et analyse du marché; Doug Rimmer, président, Groupe de travail sur l'examen exhaustif.

En conformité du paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité examine certains aspects du Plan d'entreprise, pour 1992 à 1996, de VIA Rail.

R.E. Lawless fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 10 h 45, le président ordonne une pause.

À 11 h 15, le Comité reprend ses travaux.

En conformité du paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité examine des rapports annuels.

Keith Thompson fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 12 h 35, le Comité déclare le huis clos.

À 12 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, February 16, 1993

• 0904

The Chairman: I'll call the meeting to order.

I would like to welcome Mr. Lawless, President and Chief Executive Officer of VIA Rail; Mr. Paquette, Vice-President of Planning and Finance, and also Treasurer; and C. Keon Sirsly, Vice-President, Marketing. Welcome to the transport committee's hearings this morning.

I understand that Mr. Lawless has an opening statement. Being no stranger to the committee, Mr. Lawless, you know the procedures, so I'll invite you to proceed.

• 0905

Mr. R.E. Lawless (President and Chief Executive Officer, VIA Rail): Thank you very much, Mr. Chairman. Good morning, gentlemen. I'm delighted to be here to speak to you this morning.

Perhaps I could say first that normally I would have the chairman of the board with me at this session. He is not here as he's just been newly appointed, but I'm sure at other appearances before this committee the chairman will be here. His name is Marc LeFrançois. He's been on the board for quite a while with VIA Rail, but he just couldn't be here this morning.

Mr. Chairman, I would like to take a few minutes to read my statement. Since January 1990, when our network and work force were cut in half, we have been able to reduce the subsidy to a lower level than anticipated. At the same time we've greatly improved the quality, reliability and frequency of our services and have maintained our passenger base, at the same time increasing revenues. We've done so in a shrinking travel market, a depressed economy and a fiercely competitive environment. Some statistics: passenger volumes have increased by 2.5% from 3.536 million in 1990 to 3.623 million in 1992. Revenues have increased by 9% from \$142.8 million to \$155.8 million.

Cash operating expenses have dropped by 9% from \$553 million to \$502.4 million, and our operating subsidy is down by more than 15% from \$410 million to \$346.6 million. Consequently, the revenue-cost ratio is up by 14%. Currently VIA's work force numbers 4,500 employees. I could break that down to some 3,600 unionized schedule work force and some 900 management and non-schedule work force.

In 1992 revenues would have been approximately \$6.5 million higher and costs \$6.5 million lower if the LRCs' axles had not failed last spring. Last March, following the third in a series of axle failures over the preceding months, we took a decision to withdraw from service all 108 cars of the LRC fleet. The failures, which were traced to manufacturing faults, required the replacement of all of the LRC axles. Although this was accomplished in record time by

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 16 février 1993

Le président: Je déclare la séance ouverte.

Nous accueillons ce matin M. Lawless, président-directeur général de VIA Rail, M. Paquette, vice-président à la Planification et aux Finances et trésorier, et M^{me} C. Keon Sirsly, vice-présidente du Marketing. Bienvenue au comité des transports.

Je crois savoir que M. Lawless a une déclaration à faire. Il connaît les habitudes des comités et je l'invite donc à prendre la parole.

M. R.E. Lawless (président-directeur général, VIA Rail): Merci beaucoup, monsieur le président. Bonjour, messieurs. Je suis ravi de vous parler ce matin.

J'aimerais tout d'abord vous signaler que j'aurais aimé être accompagné ce matin du président du conseil. Comme il vient d'être nommé à ce poste, il n'a pas pu venir. Mais j'espère que vous le verrez à d'autres séances. Il s'agit de Marc LeFrançois. Il fait partie du conseil de VIA Rail depuis quelque temps déjà. Il ne pouvait malheureusement pas être ici ce matin.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant prendre quelques minutes pour lire mon discours. Depuis janvier 1990, au moment où le réseau et l'effectif de VIA étaient amputés de moitié, nous avons réussi à abaisser la subvention que l'État nous accorde à un niveau inférieur aux prévisions. Nous avons en outre considérablement amélioré la qualité, la fiabilité et la fréquence de nos services et nous avons maintenu notre clientèle tout en augmentant nos recettes. Nous avons obtenu ces résultats malgré le ralentissement du marché des voyages, la morosité du climat économique et l'intensification de la concurrence. Quelques statistiques: le nombre de voyageurs transportés s'est accru de 2,5 p. 100 entre 1990 et 1992, soit de 3 536 000 à 3 623 000, alors que les recettes ont augmenté de 9 p. 100, passant de 142,8 millions de dollars à 155,8 millions de dollars.

Les dépenses d'exploitation ont, pour leur part, chuté de 9 p. 100, passant de 553 millions de dollars à 502,4 millions de dollars, tandis que le financement de l'exploitation a baissé de plus de 15 p. 100, soit de 410 millions de dollars à 346,6 millions de dollars. Dans ces conditions, notre ratio recettes-coûts a enregistré une augmentation de 14 p. 100. À l'heure actuelle, VIA compte 4 500 employés, c'est-à-dire 3 600 employés syndiqués et 900 employés non-syndiqués, dont les cadres.

En 1992, les recettes auraient été d'environ 6,5 millions de dollars plus élevées et les coûts, de 6,5 millions de dollars moins élevés, n'eût été du problème d'essieu qu'ont connu les voitures LRC au printemps dernier. En effet, en mars dernier, après un troisième bris d'essieu en quelques mois, nous avons décidé de retirer du service l'ensemble de nos 108 voitures LRC. Ces bris, dus à des défauts de fabrication, ont imposé le remplacement de l'ensemble des essieux de ces

[Texte]

May, in the interval we operated with conventional equipment and even had to lease GO equipment for use in southwestern Ontario.

Not surprisingly, this had a negative impact on the market. To overcome this we required major promotional efforts during the rest of the year. Since 1989 VIA has required approximately \$16 million less in federal funding than was originally allocated in the 1989 budget. We have absorbed unfunded costs of approximately \$7 million. Also, we're operating more frequencies in 1993 and in future years with annual funding that is approximately \$14 million lower than originally budgeted for the reduced network in 1989.

We've been able to increase revenue and lower our requirement for subsidy, in part because of our ability to respond effectively to changing market conditions through improvements in product quality, the use of market-based pricing and careful yield management.

VIA's operations fall into four product groups. We talk about the corridor from Quebec to Windsor, our western transcontinental services from Toronto to Vancouver, our eastern services out of Montreal to Halifax, and the remote services that were mandated when the cuts were made in 1990.

In response to market demand in the Quebec City-Windsor corridor, we're operating 39 additional frequencies weekly, 300,000 more train miles than in 1990, and that's been done without increasing the size of our fleet. These additional frequencies have permitted us to reduce our funding requirements by \$500,000 annually.

We've improved the quality of our service. For two years' running our system's on-time performance has been 90%. That's 91% in the corridor—better than the airlines and better than Amtrak. We have shortened trip times in key corridor markets. We have trains operating between Toronto and Montreal in 3 hours and 59 minutes and between Montreal and Quebec in 2 hours and 42 minutes. Also, there have been advancements in our stations, and we have improved our customer service.

• 0910

We are improving the provision of service in both official languages. Recently, we won the right to designate certain on-train positions in the Montreal-Ottawa-Toronto triangle as bilingual, and this will be fully implemented this spring. We have developed a self-teaching French program, in which over 300 of our customer service and transportation employees are currently enrolled.

In 1992 we launched the "Silver and Blue" service on our Toronto-Vancouver train, the *Canadian*. It is a first-class tourist product that is attracting travellers from around the world. The revenues on the *Canadian* have increased by 20% this year.

[Traduction]

voitures. Cette opération s'est effectuée en un temps record, avant le mois de mai. Dans l'intervalle, nous avons cependant dû recourir à du matériel classique et avons même emprunté des trains GO dans le sud-ouest de l'Ontario.

Il va sans dire que ces bouleversements ont eu une incidence négative sur le marché que nous desservons. Nous avons déployé, durant le reste de l'année, d'importants efforts de promotion pour remédier à la situation. Depuis 1989, VIA a réduit d'environ 16 millions de dollars ses besoins en financement fédéral par rapport aux prévisions contenues dans le budget de 1989, et nous avons engagé des dépenses non prévues d'environ 7 millions de dollars. Le nombre de fréquences prévues pour 1993 et les années à venir est plus élevé qu'auparavant, alors que notre financement annuel est d'environ 14 millions de dollars inférieur aux prévisions initiales établies pour le réseau amputé, en 1989.

Nous avons réussi à accroître nos recettes et à réduire nos subventions en partie grâce à notre capacité de répondre efficacement à l'évolution des conditions du marché par des améliorations à la qualité de nos produits, le recours à une tarification établie en fonction de la demande et l'implantation d'un système rigoureux de rentabilisation de la capacité.

Les services assurés par VIA regroupent essentiellement quatre catégories de produits. Il y a d'abord le corridor entre Québec et Windsor, puis le service transcontinental de l'Ouest, entre Toronto et Vancouver, les services de l'Est, de Montréal à Halifax, et les services en régions éloignées, que nous sommes tenus d'offrir depuis les réductions de 1990.

En réponse à la demande du marché dans le corridor Québec-Windsor, nous assurons maintenant 39 fréquences de plus par semaine, soit 300 000 trains-milles de plus qu'en 1990, sans avoir accru la taille de notre parc. Ces fréquences supplémentaires nous ont permis de réduire nos besoins financiers de 500 000\$ par année.

Nous avons amélioré la qualité de notre service. Depuis deux ans, la ponctualité de nos trains à l'échelle du réseau s'est établie à 90 p. 100—91 p. 100 dans le corridor—, soit mieux que n'importe quelle société aérienne et mieux qu'Amtrak. Nous avons réduit nos temps de parcours sur les principaux marchés du corridor. Les usagers bénéficient maintenant de trains qui effectuent la liaison Toronto-Montréal en 3 heures 59 minutes et la liaison Montréal et Québec en 2 heures 42 minutes. Nous avons en outre investi dans nos gares et avons amélioré nos services à la clientèle.

Nous améliorons la prestation de nos services dans nos deux langues officielles. Récemment, nous avons obtenu le droit de désigner certains postes itinérants dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto comme postes bilingues, et nous comptons appliquer ces mesures au printemps prochain. Nous avons en outre mis sur pied un programme autodidacte d'enseignement du français, auquel sont inscrits plus de 300 de nos employés des services à la clientèle et du transport.

En 1992, nous avons inauguré la classe Bleu d'Argent à bord de notre train Toronto-Vancouver, le *Canadien*. Il s'agit d'un produit grand tourisme qui attire les voyageurs du monde entier. Les recettes enregistrées à bord du *Canadien* ont augmenté de 20 p. 100 cette année.

[Text]

In November, at the World Travel Mart in London, England, members of the Canadian tourism industry gave VIA a "Global Award" calling Silver and Blue service the most significant contribution of the Canadian tourism industry in 1992.

We are operating with better equipment. In the corridor we refurbished the VIA-1 cars. They are in the midst of refurbishing the coach cars at the moment. Also, all of our eastern and western transcontinental services now operate with refurbished stainless steel equipment, which is being converted to electrical power. While some 40 years old, the refurbished cars retain the elegance of their original design and are substantially improved in terms of passenger comfort and safety. They have a reliability rating of over 1 million miles between maintenance delays greater than five minutes. This is a remarkable rating for any car, new or old.

Next we will replace all of the steam-heated cars in southwestern Ontario with electrically heated stainless steel cars. The requisite funds, \$82 million, will be generated entirely through productivity gains and cost-savings within VIA. To complement the refurbished equipment now operating in the east, we will be announcing a new easterly product shortly, featuring improved coach and sleeping car services.

The results of these efforts are appreciated by the people who count, our customers. In a June 1992 survey, more than 95% of our customers said that we had met or exceeded their expectations. On the *Canadian*, a full 59% of our Silver and Blue customers said that we surpassed their expectations. Our improved product has allowed us to increase passenger volumes and revenue per passenger simultaneously, because our passengers recognize that they are receiving good value for money.

We are operating in a highly competitive market. This is why we are concerned that the bus industry, for the fifth time in less than a decade, has applied to the National Transportation Agency for leave to appeal our discount fares. Rather than diminishing VIA's revenues, as the bus lobby contends, our discount fares are an essential tool in maximizing passenger revenue. If VIA was the bus industry's principal competitor, the reduction of 50% of our routes in 1990 and average fare increases in the corridor of 35% to 45% since October 1988 should have resulted in a windfall for the industry. It did not, because most bus companies increased their fares in lockstep with our own. In any case, there would appear to be no significant cross-over between modes.

[Translation]

En novembre, dans le cadre de l'exposition World Travel Mart qui s'est tenue à Londres, en Angleterre, des membres de l'industrie du tourisme du Canada nous ont décerné un «Global Award», et ont qualifié la classe Bleu d'Argent de contribution la plus importante à l'industrie touristique canadienne en 1992.

Nous exploitons aussi un meilleur matériel roulant. Dans le corridor, nous avons remis à neuf les voitures affectées au service VIA-1 et nous soumettons en ce moment les voitures-coachs à des travaux semblables. En outre, l'ensemble de nos services transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest sont maintenant assurés à l'aide de matériel en acier inoxydable rénové et converti à l'électricité. Malgré sa quarantaine d'années, le parc de voitures remises à neuf a été considérablement amélioré sur le plan du confort et de la sécurité des voyageurs, tout en conservant son élégance originelle. Ces voitures disposent d'un indice de fiabilité de plus d'un million de milles entre les pannes de plus de cinq minutes, soit une performance remarquable pour des voitures de ce genre, neuves ou vieilles.

Nous comptons ensuite remplacer l'ensemble des voitures chauffées à la vapeur en service dans le sud-ouest de l'Ontario par des voitures en acier inoxydable chauffées à l'électricité. Le financement de ces travaux, qui coûteront 82 millions de dollars, sera entièrement assuré par des gains de productivité et des économies internes. Un nouveau produit sera lancé sous peu, en guise de complément au matériel rénové mis en service dans l'Est. Cette classe offrira un service amélioré en voiture-coach et en voiture-lits.

Tous ces efforts ne passent pas inaperçus aux yeux de ceux pour qui nous travaillons vraiment, nos clients. Dans un sondage réalisé en juin 1992, plus de 95 p. 100 des voyageurs affirmaient que nous avions répondu à leurs attentes ou les avions dépassées. À bord du *Canadien*, un total de 59 p. 100 des clients de la classe Bleu d'Argent ont affirmé que nous avions dépassé leurs attentes. L'amélioration de nos produits nous a permis d'accroître le nombre de voyageurs et d'augmenter en même temps nos recettes par voyageur, car nos clients savent qu'ils en ont pour leur argent.

Le marché que nous desservons fait l'objet d'une vive concurrence, et c'est pourquoi nous sommes inquiets de constater que le secteur du transport par autocar, pour la cinquième fois en moins d'une décennie, a demandé à l'Office national des transports l'autorisation de contester les rabais que nous offrons. Plutôt que de réduire les recettes de VIA, comme l'affirment les transporteurs par autocar, nos tarifs réduits sont pour nous un outil essentiel à la maximisation de nos recettes voyageurs. Si les trains de VIA étaient les principaux concurrents des autocars, l'amputation de 50 p. 100 de nos parcours en janvier 1990 et l'augmentation moyenne des tarifs dans le corridor de 35 p. 100 à 45 p. 100 depuis octobre 1988 auraient dû être une véritable manne pour le secteur du transport par autocar. Ce n'est cependant pas ce qui est arrivé, puisque la plupart des transporteurs ont augmenté leurs tarifs de la même façon que nous et nulle part ne peut-on constater les signes d'un quelconque transfert de la clientèle d'un moyen de transport à l'autre.

[Texte]

The final report of the royal commission on passenger transportation in Canada confirms that VIA should continue to operate passenger rail services in Canada, and calls for a legislated mandate for VIA and greater flexibility for the corporation to operate in a commercial and competitive environment.

While calling for the elimination of subsidies for the corridor services after a 10-year period, it insists that prior to the elimination of the subsidies, VIA must be given the opportunity, the tools and the resources to make those services fully cost recoverable. Given the right regulatory framework and capital investment, passenger rail can be much more cost effective in the corridor.

• 0915

In the meantime, VIA will require substantial government funding to continue to operate the heavily subsidized services, particularly those outside of the corridor. Aside from consideration of the direct subsidies required by the operation of passenger trains outside the corridor, the feature of those services is increasingly in question owing to the heavy losses CN and CP are incurring in maintaining some of the lines over which we operate.

Recently, for example, CP applied for permission to abandon a number of lines in eastern Canada, citing losses of \$52 million over the last three years. VIA's trains operate between Montreal and Saint John, New Brunswick, over one of the lines CP has applied to abandon. Since VIA has no funds to acquire and operate the track, we will have to find another means to serve the population of southern New Brunswick if the abandonment is approved. Consequently, we are directly impacted by the difficulties that freight railways are experiencing and we strongly support their calls for an early review of government policy on the industry.

Mr. Chairman, thank you very much for hearing my statement this morning. We will be pleased to answer any questions you and the committee have.

The Chairman: Thank you, Mr. Lawless.

Mr. Manley (Ottawa South): I would like to welcome you, Mr. Lawless, and your colleagues, to the committee this morning and thank you for coming down. It is the kind of day that should do your service well. I gather nobody else will be moving by this afternoon.

Mr. Lawless: That would point to an increase in revenue and passengers today.

Mr. Manley: In its report, the royal commission, as you know, recommended that the subsidies to VIA be phased out over a period of 10 years. I would like you to indicate whether you feel that is a workable process, as outlined by

[Traduction]

Dans son rapport final, la Commission royale d'enquête sur un réseau national de passagers au Canada confirme que VIA devrait continuer d'assurer l'exploitation des services ferroviaires voyageurs au Canada et invoque la nécessité d'adopter une loi conférant à VIA un mandat officiel et une plus grande flexibilité pour offrir ses services dans un contexte commercial et compétitif.

Tout en recommandant la suppression des subventions dans le corridor au terme d'une période de dix ans, la Commission insiste sur le fait que VIA doit disposer des possibilités, des outils et des ressources nécessaires pour assurer la rentabilité complète de ces services avant que ces subventions ne soient supprimées. Moyennant des immobilisations et une réglementation appropriées, les services ferroviaires voyageurs du corridor peuvent être beaucoup plus rentables.

Pour l'instant, VIA continuera de devoir compter sur l'important concours financier de l'Etat pour maintenir l'exploitation de certains services fortement subventionnés, surtout à l'extérieur du corridor. Outre l'importance des subventions directes nécessitées par l'exploitation des trains voyageurs en dehors du corridor, l'avenir de ces services est de plus en plus remis en question par les lourdes pertes qu'accusent le CN et le CP pour assurer le maintien de certaines des voies ferrées empruntées par nos trains.

C'est ainsi que le CP a récemment demandé l'autorisation d'abandonner un certain nombre de lignes dans l'Est du Canada, invoquant des pertes de 52 millions de dollars au cours des trois dernières années. Les trains de VIA qui circulent entre Montréal et Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, empruntent l'une des voies ferrées que CP se propose d'abandonner. Puisque nous n'avons pas les moyens d'en faire l'acquisition ni de l'exploiter, nous devons trouver d'autres moyens de desservir la population du sud du Nouveau-Brunswick si la demande de CP est autorisée. En conséquence, nous sommes directement intéressés par les difficultés avec lesquelles les transporteurs ferroviaires de marchandises sont actuellement aux prises et nous faisons écho à leur demande de réexamen prochain de la politique gouvernementale sur le secteur ferroviaire.

Merci, monsieur le président, de nous écouter ce matin. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Lawless.

M. Manley (Ottawa-Sud): Je vous remercie et je vous souhaite la bienvenue, monsieur Lawless, ainsi qu'à vos collègues. Je présume que c'est la journée idéale pour vos services. Personne d'autre ne se déplacera cet après-midi.

M. Lawless: On aura donc une augmentation des recettes et du nombre de voyageurs.

M. Manley: Comme vous le savez, la commission royale recommandait dans son rapport l'élimination graduelle des subventions à VIA, d'ici 10 ans. Est-ce selon vous un processus raisonnable, comme le prétend la commission?

[Text]

the commission, and what impact the phase-out of subsidy would have on the viability of passenger rail service in Canada, not just in the remote areas or in the east or the west, but also in the corridor.

Mr. Lawless: Mr. Manley, if the subsidies were discontinued completely, whether it is now or in the 10-year period, we would see a substantial reduction in the network, particularly in eastern Canada, east of Montreal, in the transcontinental network west of Toronto running to Vancouver, and of course the remotes.

Given the preconditions that the royal commission made with respect to capital investment for equipment and infrastructure, the corridor would have a better than even chance of either breaking even or possibly making some money, but those preconditions are all important. They are saying clearly that there has to be a substantial investment in equipment, having in mind that what we are doing now is refurbishing old equipment. Virtually every piece of equipment that we are refurbishing is 30 or 40 years of age, albeit coming out of the shops in very good, almost new, condition. There is no new equipment being bought at all, except locomotives. Those preconditions are very important as far as capital investment is concerned and, indeed, infrastructure investment where it is needed by the railways.

Mr. Manley: Can you put a figure on the required capital investment to make the 10-year phase-out realistic?

Mr. Lawless: We have not done those kinds of exercises. Are we talking high-speed in the corridor or are we not talking high-speed? It is that kind of a problem. High-speed in the corridor, Montreal-Ottawa-Toronto and Montreal-Quebec and Toronto-Windsor-Sarnia would require a substantial investment of in the billions of dollars. For the equipment to replace the fleet completely, we are talking very big dollars, hundreds of millions of dollars, but I don't know what the numbers are.

• 0920

Mr. Manley: Are you aware of a passenger rail service elsewhere in the world that is functioning without state subsidy?

Mr. Lawless: No. Virtually every passenger service in the world requires infrastructure and equipment subsidy. However, TGV and perhaps the Japanese in some of the services and the Germans in ICE service are making an operating profit, but they're making an operating profit largely because the capital investment in infrastructure and equipment has been made prior to the operation.

Mr. Manley: You mentioned that capital investments are going to be required over the years to come to acquire new equipment. Are you looking at the possibility of acquiring equipment that could operate in a high-speed environment as an alternative to replacing standard equipment?

Mr. Lawless: No, we're not, because we have no money. We have not funded along those lines. Our preoccupation at the moment is to move from the antiquated and ancient steam equipment that we're still operating in some parts of the country to what we call "head-in" power electrical equipment, and that has been extremely successful where we've done it, both on the transcontinentals in western Canada and in eastern Canada and on some equipment that's

[Translation]

Quelle incidence cette élimination graduelle des subventions aura-t-elle sur la viabilité du transport ferroviaire des voyageurs au Canada? Nous ne parlons pas uniquement des régions éloignées, de l'Est, ni de l'Ouest, mais également du corridor.

M. Lawless: Monsieur Manley, si les subventions étaient complètement supprimées, que ce soit maintenant ou dans 10 ans, il y aurait une réduction substantielle du réseau, particulièrement dans l'Est du pays, soit à l'est de Montréal, ainsi que dans le réseau transcontinental, de Toronto à Vancouver. La réduction serait encore plus évidente pour les régions éloignées.

Etant donné les conditions préalables proposées par la commission royale relatives aux immobilisations, au chapitre du matériel et des infrastructures, le corridor pourrait être rentable, et même faire des profits. Mais ces conditions préalables sont très importantes. En effet, elles disent clairement qu'il doit y avoir un investissement substantiel dans le matériel, compte tenu du fait qu'actuellement, nous rénovons du vieux matériel. Pratiquement tout le matériel que nous rénovons a 30 ou 40 ans déjà. À la sortie de l'atelier, il faut dire qu'il est en très bon état, presque neuf. À l'exception des locomotives, aucun nouveau matériel n'est acheté. Les conditions préalables relatives aux immobilisations et aux infrastructures nécessaires aux chemins de fer sont cruciales.

M. Manley: Quelles immobilisations seraient nécessaires pour que soit réaliste la suppression des subventions d'ici 10 ans?

M. Lawless: Nous n'avons pas fait ce genre de calculs. Y aura-t-il un train à grande vitesse dans le corridor, oui ou non? Nous avons ce genre de problème. Il faudrait des milliards de dollars pour avoir un train à grande vitesse dans le corridor entre Montréal, Ottawa et Toronto, entre Montréal et Québec ou entre Toronto, Windsor et Sarnia. Mais pour remplacer complètement notre parc, il faudrait beaucoup d'argent, des centaines de millions de dollars. Je ne sais pas combien exactement.

M. Manley: Savez-vous si on exploite ailleurs dans le monde un service de train pour voyageurs, sans subvention de l'État?

M. Lawless: Non. Pratiquement tous les services voyageurs du monde nécessitent des subventions pour les infrastructures et le matériel. Le TGV, certains services japonais et le service ICE allemand font des profits, mais en grande partie parce que les immobilisations pour les infrastructures et le matériel ont été faites préalablement au début de l'exploitation de ces services.

M. Manley: Vous avez dit que des immobilisations seraient nécessaires éventuellement pour l'achat de nouveau matériel. Envisagez-vous l'acquisition de matériel utilisable à grande vitesse plutôt que le remplacement du matériel normal?

M. Lawless: Non, parce que nous n'avons pas d'argent. Nous n'avons pas les fonds nécessaires. Actuellement, nous nous efforçons de nous défaire du matériel désuet à vapeur, encore exploité dans certaines régions, pour nous tourner vers le matériel de traction électrique. Nos efforts ont été jusqu'ici couronnés de succès, tant sur la ligne transcontinentale, dans l'Ouest que dans l'Est du Canada et pour une partie du matériel exploité dans le corridor. Quand

[Texte]

operated in the corridor. Wherever we can—and that'll be a two-and-a-half-year to three-year process from now—we're moving to get out of the steam equipment, the operation of which is old and antiquated, unreliable, and on which maintenance is very, very costly.

That's really why we've been able to do what we've been doing. We've done a great job in the corridor, for instance, by converting that equipment and being able to get better utilization out of the existing equipment, adding frequencies. You can't do that with steam.

Mr. Manley: When we look forward down the years, assuming that there's a commitment to passenger rail service continuing—as you know, this committee studied high-speed rail and its viability and issued a report a little over a year ago—what is your view of the viability of the high-speed service in the corridor? If the decision were taken to move in that direction, how would it need to fit with your corporate plan in the services that you're offering and the capital expenditure program on your planning sheet right now?

Mr. Lawless: It doesn't bear any relationship to our capital program. Our capital program is designed to get us through the next six, seven or eight years. If a decision were taken for high-speed this afternoon, we would be looking at implementation probably in the year 2000, 2001 or 2002. It's a big commitment as far as dollars are concerned and a long lead time to put it in place. Our plan and our capital investment is really reflecting the services that were mandated to operate now and trying to get through the next five-year planning cycle. If high speed did come in, it would completely replace everything we're doing in the corridor. It would be a complete replacement.

Mr. Manley: I think in your submission to the royal commission—and I want to move you a little bit into a discussion of the remote service—there was the indication that remote services are not required. Is that a position that VIA continues to hold? How would you restructure the mandate if it were within your power to do so?

Mr. Lawless: Our recommendations have been that wherever there are reasonably satisfactory alternate services, and there are in some of the remotes that we're operating now, we would prefer the lower-cost alternative by putting in the alternative service.

• 0925

There are perhaps three areas in the country, three or four services, where either frequencies reduction or continuation of those services is justified on the basis of no satisfactory alternative that we could see. I think we are running eight or nine remote services now. Some of those are very minor frequencies, maybe three times a week. If it's not satisfactory to reduce or eliminate the rail service, I think it would be more satisfactory to reduce the frequencies and cancel some of them wherever there are alternatives. That's been our position to the minister and that is the recommendation we've made to the ministry.

[Traduction]

nous le pouvons, dans le cadre d'un processus qui prendra de deux ans et demi à trois ans, nous nous débarrassons du matériel à vapeur, désuet, peu fiable et d'un entretien très, très coûteux.

C'est vraiment ce qui nous a permis d'agir comme nous l'avons fait. Dans le corridor, par exemple, en convertissant le matériel, nous avons pu obtenir un meilleur rendement et ajouter des fréquences. On n'aurait pas pu le faire avec le matériel à vapeur.

M. Manley: Comme vous le savez, notre comité a étudié la question d'un train à grande vitesse et de sa viabilité et a publié un rapport, il y a un peu plus d'un an. En présumant que l'on veuille conserver les trains voyageurs, quelle est à votre avis la viabilité d'un service à grande vitesse dans le corridor? Si l'on décidait d'aller de l'avant, comment cela s'intégrerait-il à votre plan d'entreprise, aux services que vous offrez, à votre programme d'immobilisations et à vos projets?

M. Lawless: Cela n'aurait rien à voir avec notre programme d'immobilisations. Ce programme porte sur les six, sept ou huit prochaines années. Si on décidait cet après-midi d'avoir un train à grande vitesse, la mise en oeuvre ne se ferait probablement qu'en 2000, 2001 ou 2002. Il s'agit d'un investissement colossal, et la mise en oeuvre prendrait beaucoup de temps. Notre plan d'entreprise et nos projets d'immobilisations tiennent compte des services que nous sommes tenus d'offrir maintenant et visent à nous faire traverser uniquement la période visée par le plan quinquennal. Si l'on adoptait le train à grande vitesse, il devrait remplacer complètement ce que nous avons dans le corridor. Ce serait une substitution complète.

M. Manley: Je pense que dans votre mémoire à la commission royale, vous disiez que les services aux régions éloignées n'étaient pas nécessaires. Avez-vous toujours la même position? Comment modifieriez-vous votre mission, si vous en aviez la possibilité?

M. Lawless: Nous recommandons que lorsqu'un service raisonnablement satisfaisant est disponible à part le nôtre, et c'est le cas dans certaines régions éloignées où nous maintenons actuellement le service, nous préférons épargner en proposant uniquement cet autre service.

Il y a peut-être trois régions du pays, trois ou quatre services, où nous n'avons pas trouvé de solution de rechange satisfaisante à la réduction des fréquences ou au maintien du service. À l'heure actuelle, nous offrons le service à huit ou neuf collectivités éloignées. Dans certains cas, les liaisons sont peu fréquentes, peut-être trois fois par semaine. S'il n'est pas acceptable de réduire ou de supprimer le service ferroviaire, je pense qu'il serait préférable de réduire les fréquences et de supprimer le service sur certaines lignes lorsqu'il existe d'autres solutions. C'est la position que nous avons présentée au ministre et la recommandation que nous avons formulée à l'intention du ministère.

[Text]

Mr. Manley: What impact would that have on the subsidy level?

Mr. Lawless: The total remotes cost somewhere in the neighbourhood of \$189 million over the five-year planned period, and you couldn't eliminate all of them. You would certainly cut that down to about 25% or something like that.

Mr. Manley: Can you give us some indication of whether the subsidy is properly allocated to the various categories of service that you outlined to us? Where is the real drain on the subsidy reserves?

Mr. Lawless: The real drain, if you want to call it "drain", and as far as proper allocation is concerned, is allocated where it's needed against the services we're operating. Our *modus operandi* in VIA is to maximize our revenue, whatever the market will take. We are pushing the marketplace to the extent that we wouldn't lose business as far as our pricing is concerned. The large, large part of the subsidy goes to the transcontinental trains that are operating in western Canada and in eastern Canada and to the remote services. The cost-revenue ratio, for instance, in the corridor on an avoidable cost basis is somewhere in the seventies. With efficiency and a good market, we could push that almost to a total cost recovery, but we are not there yet.

Mr. Manley: But in the other parts of the service, that's not possible.

Mr. Lawless: Oh, no. The transcontinental train, for instance—it's just not possible to get a break—even point there. We are operating three days a week, as you know, with the best utilization. We are running full capacity usually from April through to October. We are running almost at capacity, particularly through the mountains, and we have pushed the price as far as we can push it. You'd be surprised at the numbers. Christena could tell you what they are. They're pretty high, because we think the market will take that, and it's proven to be so.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Lawless, I want to thank you for coming before us today.

Let me start out in a somewhat parochial manner. Every time I am back in the riding somebody comes up to me—and one woman did on Saturday—to say, Mr. Angus, when are we going to get our train back?

Mr. Lawless: when are we going to get our train back? Actually, let me stop you there. What steps need to occur? What things need to happen to have the transcontinental on the southern line, whether it's moved down from the northern line or whether it's in addition to the services on the northern line?

Mr. Lawless: Well, the first step would have to be that we would be mandated to operate the service on that route.

Mr. Angus: In other words, told by the government.

[Translation]

M. Manley: Quelle incidence cela aurait-il sur le niveau de la subvention?

M. Lawless: Le service assuré aux collectivités éloignées devrait coûter environ 189 millions de dollars sur la période de planification quinquennale et il serait impossible de supprimer le service dans tous les cas. Il serait toutefois possible de le réduire et d'en laisser environ 25 p. 100.

M. Manley: Pouvez-vous nous indiquer si la subvention est répartie adéquatement entre les diverses catégories de services que vous nous avez décrites? Quelles catégories de services sont plus lourdement subventionnées?

M. Lawless: Les services les plus lourdement subventionnés, pour reprendre votre expression, sont ceux qui ne seraient pas rentables autrement. À VIA, nous tentons d'obtenir le maximum de recettes dans les limites de ce que permet le marché. Nous fixons nos prix le plus près possible du niveau compétitif sur le marché. La part la plus considérable de la subvention va aux trains transcontinentaux qui desservent l'Ouest, l'Est et les régions éloignées. Par exemple, sur la base du coût évitable, notre ratio coûts-recettes pour le corridor est d'environ 70. Nous pourrions presque atteindre au recouvrement total de nos coûts avec une efficacité maximale et un marché porteur, mais nous n'y sommes pas encore.

M. Manley: Mais pour d'autres catégories de services, ce n'est pas possible.

M. Lawless: Ah, non. Par exemple, le train transcontinental—ce ne serait tout simplement pas possible d'atteindre le seuil de rentabilité. Nous offrons ce service trois jours par semaine, comme vous le savez avec le meilleur taux d'utilisation possible. Habituellement, nous exploitons le service à pleine capacité du mois d'avril jusqu'au mois d'octobre. Nos trains sont presque remplis à capacité, particulièrement sur le trajet traversant les montagnes, et nous avons relevé nos prix autant que nous l'avons pu. Vous seriez étonné de connaître les chiffres. Christena pourrait vous les donner. Ils sont plutôt élevés, puisque nous avons calculé que nos clients seraient prêts à payer de tels prix, et cela s'est avéré assez juste.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Lawless, je tiens à vous remercier d'être venu aujourd'hui.

Permettez-moi au départ de défendre les intérêts de ma paroisse, pour ainsi dire. Chaque fois que je retourne dans ma circonscription, quelqu'un vient me demander, comme l'a fait une femme samedi, quand la liaison ferroviaire sera rétablie.

Monsieur Lawless, quand la liaison ferroviaire sera-t-elle rétablie? En fait, ne répondez pas tout de suite. Quelles sont les étapes obligatoires? Que faudrait-il pour que le service transcontinental soit rétabli sur la ligne du sud en plus du service sur la ligne du nord ou en remplacement de celui-ci?

M. Lawless: D'abord, il faudrait que nous ayons pour mandat d'offrir le service sur cette ligne.

M. Angus: Autrement dit, que le gouvernement vous en donne le mandat.

[Texte]

Mr. Lawless: Right now our mandate is to operate on the routes that we are operating on, and that can't be changed without a submission by ourselves or, in the other direction, a directive from the minister to do that.

The steps that would have to be taken would be to acquire equipment—which we don't have at the moment—to operate the other three days a week on that southern line.

• 0930

Mr. Angus: Would you have to go full bore? Are there economies of scale that say you would have to do it three days a week as opposed to one day a week? Is that part of the logistical problem?

Mr. Lawless: Logistical, and the utilization of the equipment. It would seem to make more sense for crewing, equipment and everything else to operate three days a week on each side. If you operate one, it's a lot cheaper, but I don't think you're going to accomplish very much by operating one day.

Mr. Angus: Do you have a sense of what three more days of transcontinental service would cost, both in capital and in the ongoing subsidy required?

Mr. Lawless: Let's assume we would duplicate the other three days via Toronto, Thunder Bay, Winnipeg, Regina, Calgary, Banff, Vancouver. We're talking about as much as \$100 million in equipment and probably an additional subsidy of \$25 million to \$35 million, probably \$35 million. Those are ballpark figures—what we could negotiate with our unions, and a whole lot of things that have to fall in place. I don't know whether we'd be able to bring in equipment, as we did with the stainless steels, and refurbish it. If we had to go to new equipment, that's another ball game. Those are rough figures.

Mr. Angus: Speaking of new equipment, you mentioned in response to Mr. Manley's comment that the time line with respect to the life of the existing fleet in the corridor that's being refurbished is six to eight years. Correct me if I'm wrong. When do you have to order new equipment for the corridor? When do you have to order new equipment for the transcontinental and the eastern service?

Mr. Lawless: Well, I think the framework in which we would be doing that goes something like this. When did we have to replace the steam equipment? Well, I guess 25 years ago people were saying it's good for five more years. Well, it went for four years. We're saying that ideally maintenance would start to be very expensive again in the seven-or eight-year cycle. We would start to incur some very significant maintenance costs after seven or eight years on the equipment that is in place or is being refurbished. Ideally, you would start to try to find capital to replace it in that area. Otherwise, your operating costs start to go up again. We would be in another cycle of what I would call equipment that has reached its life, as far as maintenance is concerned, once we get to the seven-or eight-year mark. That equipment will run for another 20 years, I guess, if you want to run it.

[Traduction]

M. Lawless: À l'heure actuelle, nous avons pour mandat d'exploiter les lignes sur lesquelles nous offrons actuellement le service et cela ne peut être changé que si nous en faisons la demande ou encore si le ministre nous donne instruction de le faire.

Par ailleurs, il nous faudrait acheter du matériel, que nous n'avons pas actuellement, pour offrir les services les trois autres jours de la semaine sur la ligne du sud.

M. Angus: Y a-t-il des raisons liées aux économies d'échelle qui vous obligeraient à offrir le service trois jours par semaine plutôt qu'un seul? Est-ce un problème de logistique?

M. Lawless: De logistique et de rentabilisation du matériel. Compte tenu des besoins d'équipage, de matériel, etc., il serait plus logique d'offrir les services trois jours par semaine sur chacune des lignes. Ce serait bien moins cher d'offrir le service un seul jour mais je n'en vois pas vraiment l'utilité.

M. Angus: Avez-vous une idée de ce qu'il en coûterait d'immobilisations et de subventions additionnelles pour offrir le service transcontinental trois jours de plus?

M. Lawless: Supposons que le service les trois autres jours serait offert en passant par Toronto, Thunder Bay, Winnipeg, Regina, Calgary, Banff et Vancouver. Il faudrait jusqu'à 100 millions de dollars de matériel et vraisemblablement une subvention additionnelle de 25 à 35 millions de dollars, probablement 35. Ce sont des chiffres ronds qui dépendent de ce que nous pourrions négocier avec nos syndicats et de toute une série d'autres facteurs. Je ne sais pas si nous pourrions recycler du matériel, comme nous l'avons fait pour les voitures en acier inoxydable, et le remettre en état. S'il nous fallait acheter du matériel roulant neuf, les coûts seraient encore plus élevés. Je vous ai donné là des chiffres ronds.

M. Angus: En réponse aux commentaires de M. Manley, vous avez répondu en parlant du matériel neuf que la durée de vie utile du parc actuel de voitures exploité dans le corridor est de six à huit ans. Corrigez-moi si je me trompe. Quand devrez-vous commander de nouvelles voitures pour le corridor? Quand devrez-vous commander de nouvelles voitures pour le service transcontinental et le service dans l'Est?

M. Lawless: Permettez-moi de situer un peu les choses. Quand avons-nous dû remplacer les voitures chauffées à la vapeur? Il y a 25 ans, les gens disaient que le matériel durerait bien encore cinq ans. En réalité, nous avons continué de l'exploiter pendant quarante ans. D'après nos calculs, les dépenses à engager pour l'entretien du matériel roulant existant et des voitures remises en état commencent à augmenter considérablement après sept ou huit ans. Idéalement, il faudrait commencer à chercher le capital nécessaire pour remplacer le matériel à ce moment-là. Sans cela, les coûts d'exploitation recommencent à augmenter. Après sept ou huit ans, nous atteignons la phase du cycle où la durée de vie utile du matériel achève et où il ne suffit plus de faire l'entretien courant. Les voitures pourront cependant rouler pendant encore 20 ans, j'imagine, s'il le faut.

[Text]

Mr. Angus: But it's the costs of running it.

Mr. Lawless: Exactly.

Mr. Angus: What you're saying is that we'd be back where we were a few years ago, when you were bleeding because of the maintenance costs.

Mr. Lawless: Yes. Seven or eight years from now we'll start to see our maintenance costs escalate again.

Mr. Angus: Assuming we're talking about new equipment, what's the time line these days, from the time that VIA would be in a position to say, yes, we're going to buy some new rolling stock, and going through the negotiations, the designing and everything else, to a point where you would have new train sets coming off the manufacturing line? Would it be five years?

Mr. Lawless: We've never had the luxury of that kind of an exercise.

Mr. Angus: You sort of went part-way through it.

Mr. Lawless: We did. I would say you're talking about a process of at least a year for thinking about the specs for your equipment. Very few people are manufacturing new equipment today, so you're talking about at least a three-year cycle there by the time you order it, manufacture it, and get it implemented and in place. The first of it would start coming in in about three years' time.

Mr. Angus: Do you have to back up a little bit more in terms of the political decision to provide the money, which would take certainly more than a day?

Mr. Lawless: I would say at the next five-year planning cycle we have to start making some decisions along those lines.

Mr. Angus: In the corridor you've added additional services Toronto-Ottawa. You've added additional services Montreal-Quebec City. Did VIA request permission from the government to do those?

Mr. Lawless: In all cases where we've added frequencies, we've discussed that with the minister. The criterion, of course, always is whether or not you can do it within the framework of the existing funding, and if we come up with that answer, there's really no problem. It's when you have to add frequencies that would incur additional costs that there's no funding.

• 0935

Mr. Angus: I assume that the add-ons have been successful in terms of increasing the passenger load. Could you give us an idea of what kind of increases you've incurred, and do you have any sense as to where they came from? Did you steal them from air? Did you steal them from road? Did you just attract new travellers?

Mr. Lawless: When we first put those frequencies on, we saw some increase in business in the corridor and we were quite happy with that. Then we were faced with Nationair coming in with a \$126 fare between Toronto and Montreal. That started to bite into our business, as it did with the other airlines, I'm sure, and then we've seen the travel market go weak.

[Translation]

M. Angus: Mais les coûts d'exploitation sont plus élevés.

M. Lawless: Exactement.

M. Angus: Vous nous dites que vous vous retrouveriez au même point qu'il y a quelques années lorsque vous subissiez des pertes énormes dues aux coûts d'entretien.

M. Lawless: Oui. D'ici sept à huit ans, nos coûts d'entretien se remettront à grimper.

M. Angus: S'agissant du matériel neuf, combien de temps s'écoule entre le moment où VIA décide de renouveler son matériel roulant et le moment où les nouvelles voitures quittent l'usine, en tenant compte des négociations, de la conception et de toutes les étapes intermédiaires? Est-ce cinq ans?

M. Lawless: Nous n'avons jamais eu le luxe de procéder de cette façon.

M. Angus: Vous aviez au moins engagé le processus.

M. Lawless: Oui. Je dirais qu'il faut compter au moins un an pour l'établissement des devis techniques. Très peu d'entreprises fabriquent des voitures neuves aujourd'hui et il faudrait donc prévoir un cycle de trois ans pour la commande, la fabrication et la mise en service. Les premières voitures pourraient être mises en service au bout de trois ans environ.

M. Angus: Faut-il ajouter à cela le temps qu'il faudrait pour connaître la décision politique et obtenir le financement, ce qui ne doit certainement pas se faire en un jour?

M. Lawless: Je dirais qu'au moment d'établir la prochaine planification quinquennale, nous devons commencer à prendre des décisions en ce sens.

M. Angus: Dans le corridor, vous avez ajouté des liaisons entre Toronto et Ottawa. Vous avez augmenté le nombre de liaisons entre Montréal et Québec. VIA a-t-elle dû obtenir la permission du gouvernement pour augmenter ainsi le service?

M. Lawless: Chaque fois que nous avons augmenté la fréquence des liaisons, nous en avons discuté avec le ministre. Le critère est évidemment toujours le même: il s'agit de savoir si ces changements sont possibles dans le cadre du financement actuel, et si la réponse est positive, il n'y a vraiment pas de problème. Le problème c'est lorsque l'on ajoute des services qui entraînent des dépenses supplémentaires non visées par le financement actuel.

M. Angus: Je suppose que les nouveaux services ont réussi à accroître la clientèle de voyageurs. Pourriez-vous nous donner une idée du trafic voyageur supplémentaire que vous avez enregistré et savez-vous d'où venait cette clientèle supplémentaire? L'avez-vous volée aux services aériens? Aux transports routiers? Avez-vous simplement attiré de nouveaux voyageurs?

M. Lawless: Lorsque nous avons augmenté nos liaisons, il y a eu une augmentation du trafic voyageur dans le corridor, ce qui nous a ravis. Puis nous avons dû faire face à la concurrence de Nationair qui offrait un tarif de 126\$ entre Toronto et Montréal. La compagnie aérienne a commencé à gruger notre clientèle, comme elle l'a fait pour les autres services aériens, j'en suis certain, et nous avons assisté à un léger déclin du trafic voyageur.

[Texte]

So it's very hard to give you some precise figures, but I'll ask Christena Sirsly, who is our vice-president of marketing, to make a comment on what she has seen as far as increased business is concerned.

Ms C. Keon Sirsly (Vice-President, Marketing, VIA Rail): Our targets for the additional frequencies varied, depending on the origin destination, but in the first two months of operation last year, before we were forced to take our LRCs out of operation, we were generally meeting our targets. Our ridership on Ottawa-Toronto was up about 20%, in fact, and on the Montreal-Ottawa we were just slightly under our targets; Montreal-Toronto, also just slightly under our targets. But with the combination of the three services, the results meant that we were meeting our targets.

Then we took our LRCs out of service and we had to cancel our VIA-1 service. So we lost approximately 20% of our business, and after that we never really fully recovered our business traffic up until the fall of 1992.

We feel that just looking at the new trains we added, we've met our targets; that is, we've added over \$10 million to our revenue base. But we're still analysing how it affected our other trains, because we've had an impact on our service pattern.

Mr. Angus: So you're suggesting that some of the growth may have come at your own expense by people travelling at different times.

Ms Keon Sirsly: That's correct. We've seen a shift. For instance, the early morning train out of Ottawa picked up people who normally would have travelled out of Kingston on the Montreal-Toronto train. So we shifted travellers.

Mr. Angus: Have you any sense, though, of whether you've attracted people from other modes, and if so, to what extent? Normally, you would assume that, particularly because of the reduced travel time, you might become more attractive than air. Is that bearing out?

Ms Keon Sirsly: We certainly assessed that we had attracted air travellers. We weren't getting all of their travel by train, by any means, but we were getting one or two more trips from them than we had before, and that has been confirmed subsequent to October when we basically figure we lost a lot of the traffic that we had gained. So all our VIA-1 and some of our full-fare coach traffic would tend to be what we would classify as business traffic, and they are people who are susceptible to or would use the air mode.

Mr. Lawless: October equates to the Nationair introduction.

[Traduction]

Il est donc très difficile de vous citer les chiffres précis, mais je vais demander à Christena Sirsly, notre vice-présidente responsable du marketing, de nous parler de l'augmentation de trafic voyageur qu'elle a constatée jusqu'ici.

Mme C. Keon Sirsly (vice-présidente, Marketing, VIA Rail): Nos objectifs pour les liaisons supplémentaires variaient, selon le point de départ et la destination, mais au cours des deux premiers mois d'exploitation l'an dernier, avant que nous ne soyons obligés de retirer nos voitures LRC du service, nous atteignions en général nos objectifs. Notre clientèle sur la ligne Ottawa-Toronto a augmenté d'environ 20 p. 100, en fait, et sur la ligne Montréal-Ottawa, nous avons presque atteint notre objectif; il en va de même pour le service Montréal-Toronto. Mais si l'on combine les trois services, nous avons atteint nos objectifs.

Il nous a fallu ensuite retirer nos voitures LRC du service et annuler notre service VIA-1. Cela s'est soldé par une perte de clientèle d'environ 20 p. 100, après quoi nous n'avons jamais vraiment récupéré notre trafic voyageur jusqu'à l'automne de 1992.

À notre avis, grâce aux nouveaux trains que nous avons mis en service, nous avons pu atteindre nos objectifs; autrement dit, nous avons accru de dix millions de dollars notre base de revenus. Toutefois, nous continuons d'analyser l'incidence de cette décision sur nos autres trains, car nos tendances en matière de services ont été bouleversées.

M. Angus: Voulez-vous dire que cette expansion du trafic voyageur s'est faite en partie à votre détriment du fait que les gens voyageaient à des horaires différents.

Mme Keon Sirsly: C'est exact. Nous avons assisté à un transfert. Par exemple, le premier train du matin au départ d'Ottawa ramassait des voyageurs qui, en temps normal, seraient partis de Kingston à bord du train assurant la liaison Montréal-Toronto. Nous avons donc provoqué un transfert des voyageurs.

M. Angus: Savez-vous, toutefois, si vous avez accaparé une partie des voyageurs qui utilisent d'autres modes de transport, et si c'est le cas, dans quelle mesure? En temps normal, on pourrait supposer que, étant donné surtout la réduction du temps de voyage, vos services pourraient devenir plus attrayants que l'avion. Est-ce que c'est le cas?

Mme Keon Sirsly: Nous avons effectivement constaté que nous avons accaparé une partie du marché des transports aériens. Il va sans dire que les voyageurs n'ont pas complètement abandonné l'avion pour voyager par train, mais nous avons pu assurer une ou deux liaisons de plus que par le passé, et ces résultats se sont confirmés après le mois d'octobre, lorsque nous avons calculé que nous avons perdu une bonne partie du trafic voyageur que nous avions gagné auparavant. Ainsi, tout le trafic voyageur du service VIA-1 et une partie de la clientèle qui voyage à plein tarif constituent ce que nous appelons la clientèle de gens d'affaires, et ce sont des personnes qui sont susceptibles de voyager par avion.

M. Lawless: C'est en octobre que Nationair a offert son nouveau service.

[Text]

Mr. Angus: Yes. What about cars? Have you any sense of whether you've been able to pull anybody out of cars? That's part of the debate we had around high-speed rail, as to whether or not we would attract people out of their cars and onto the rails.

Ms Keon Sirsly: We probably have gotten, as I said, one more trip from everybody by train. The car is still the dominant mode for most Canadians, even in the Montreal-Toronto highway. But we probably got maybe one more trip. So instead of doing six by car, they might do five and one more by train. But clearly, we haven't converted all their trips.

Mr. Angus: But you are attracting people from the cars, though?

Ms Keon Sirsly: That's correct.

Mr. Angus: The economic statement that Mr. Mazankowski delivered back in December, I guess it was, cut a whole bunch of budgets. Did VIA get hit, and how so? What are you doing about it?

Mr. Lawless: Yes. Every time the Minister of Finance decides to cut government funding, they blithely include VIA, and we were hit by... in 1993 it will be about \$4 million.

• 0940

Mr. Angus: What does that mean in terms of your ability to manage?

Mr. Lawless: It tests our ability to manage. We know it's going to be very difficult to get it from revenues, so we drive down the costs as much as we can, tighten our belts. We've decided that in 1993 we're going to do this again without cutting any services. We feel we would be hurting ourselves substantially if we cut services, so we're going to get it out of the system.

Mr. Angus: You mentioned in your opening remarks CP's decision to apply to abandon the line from Sherbrooke to Saint John, New Brunswick. You also indicated that VIA is not in a position to acquire the line. Do you intend to provide service to Saint John, New Brunswick, and if so, how?

Mr. Lawless: If they are successful in their application through the National Transportation Agency, I think our best option, and the one we would certainly recommend, would be to put the other three days on.

We now run the *Ocean Limited* out of Montreal into Campbellton, Moncton and Halifax. We would take the three days that now runs Montreal, Sherbrooke, Saint John, Moncton, Halifax, and put that on the other line. Then you would see those north shore areas get six-day service. We would service Saint John via Moncton. We would probably put a coach and whatever else we need, a sleeper, and run it over to Saint John and back over to Moncton again via

[Translation]

M. Angus: Entendu. Et l'automobile? Savez-vous si vous avez réussi à attirer une partie des automobilistes? Cela s'inscrit dans le débat que nous avons tenu au sujet des trains à grande vitesse, à savoir s'il serait possible ou non de convaincre les automobilistes de prendre le train plutôt que leurs voitures.

Mme Keon Sirsly: Je le répète, nous avons sans doute réussi à faire voyager tous les automobilistes au moins une fois de plus par le train. L'automobile continue d'être le principal moyen de transport de la plupart des Canadiens, même sur la route reliant Montréal à Toronto. Toutefois, nous avons peut-être récupéré cette clientèle sur plus d'une liaison. Au lieu d'effectuer six voyages par la route, les automobilistes en font cinq et un de plus par le train. De toute évidence, nous n'avons pas gagné toute cette clientèle d'automobilistes.

M. Angus: Mais vous réussissez toutefois à attirer une partie des automobilistes?

Mme Keon Sirsly: C'est exact.

M. Angus: L'exposé économique qu'a fait M. Mazankowski en décembre dernier, sauf erreur, prévoyait diverses compressions budgétaires. VIA Rail a-t-elle été touchée et de quelle façon? Que faites-vous pour y remédier?

M. Lawless: Oui, notre société a été touchée. Chaque fois que le ministre des Finances décide de réduire le financement gouvernemental, il n'hésite pas à inclure VIA, et nous avons été touchés par... en 1993, les coupures s'élèveront à environ quatre millions de dollars.

M. Angus: Quelle influence cela a-t-il sur votre capacité de gérer l'entreprise?

M. Lawless: C'est un défi pour nous. Nous savons qu'il sera très difficile d'accroître nos recettes et c'est pourquoi nous réduisons nos dépenses autant que possible, en nous serrant la ceinture. Nous avons décidé que, en 1993, nous ferions la même chose, sans supprimer de services. Cela nous ferait beaucoup de tort si nous réduisions le service, et nous allons donc nous débrouiller.

M. Angus: Dans votre allocution d'ouverture, vous avez parlé de la décision prise par le CP de demander l'abandon de la ligne entre Sherbrooke et Saint John, au Nouveau Brunswick. Vous avez dit également que VIA n'est pas en mesure de reprendre cette ligne. Avez-vous l'intention d'assurer le service jusqu'à Saint John au Nouveau-Brunswick?

M. Lawless: Si la demande présentée par le Canadien Pacifique à l'Office national des transports est acceptée, notre meilleure option—celle que nous recommanderons sans aucun doute—sera d'ajouter trois liaisons hebdomadaires.

Nous exploitons actuellement le *Ocean Limited* à partir de Montréal et jusqu'à Campbellton, Moncton et Halifax. Nous prendrons les trois liaisons hebdomadaires qui desservent actuellement Montréal, Sherbrooke, Saint John, Moncton, Halifax et les ajouterons à l'autre ligne. À ce moment-là, ces villes de la rive nord seront desservies six jours sur sept. Nous desservirons Saint John via Moncton. Nous ajouterons sans doute une voiture-coach et tout ce dont

[Texte]

Sussex, and that would serve that territory. That's the way we would do it. That would see Sherbrooke service going, but there's not a lot of business there anyway. The university students use it a bit, but not too many community people use it.

Mr. Atkinson (St. Catharines): We've talked before about a legislated mandate for VIA, and I notice that the royal commission also commented on a legislated mandate. How would that be helpful to you if you could get that type of bill?

Mr. Lawless: It would be very helpful, Mr. Chairman. We would have a clear mandate on what we really are supposed to do, and it would be particularly useful if we would have the flexibility with respect to the routes and services or frequencies that we operate. We would be left, I am assuming, much the same as other crown corporations, like Canadian National have a mandate to operate. We would hopefully be able to raise our own capital. It would allow us to manage the whole process a lot easier and a lot more efficiently, particularly where it comes to routes and frequencies.

Mr. Atkinson: In that regard, I know high-speed rail is just something that we all talk about and so on. If you had your own legislative mandate, how would that affect your relationship with high-speed rail?

Mr. Lawless: I guess it depends on what the mandate said about that. I don't think it would affect it very much whether you get high speed faster or not. High speed will not become a reality unless and until a decision is made with respect to infrastructure cost. There's a requirement for government, whether it's the federal government or, in this case, Quebec, Ontario and the federal government, to provide enough money for infrastructure to be put in place. Following that, the mandate would be very useful in that it would be able to say that VIA will be the operator of high speed and probably we could operate it and create an operating profit.

Mr. Atkinson: The X-2000 experiment that's going on in the northeastern United States—I'm sure you're following it—what's your opinion on the X-2000?

Mr. Lawless: Well, it's very good. We've looked at it. We've been overseas to look at it and we're quite familiar with what it does. I think it's a very good opportunity to see it under North American climatic conditions. We expect also to have it up here to have a look at it between Toronto and Montreal.

• 0945

The experiment in the United States is a good one because the line is electrified, and it will be able to operate not at full design speed but close to it, and it will be operating as it does in Europe, electrified. If it comes to

[Traduction]

nous avons besoin, comme une voiture-lits, et exploiterons le train jusqu'à Saint John et retour à Moncton via Sussex, ce qui nous permettrait de desservir ce territoire. C'est ainsi que nous procéderions. Le service vers Sherbrooke serait ainsi rétabli, mais de toute façon la clientèle sur cette ligne n'est guère importante. Les étudiants universitaires l'utilisent quelques fois, mais très peu d'habitants du coin profitent de ce service.

M. Atkinson (St. Catharines): Nous avons parlé plus tôt d'un mandat autorisé pour VIA, et je remarque que la commission royale d'enquête a également fait des observations à ce sujet. Cela vous serait-il utile d'obtenir ce genre de loi.

M. Lawless: Cela serait très utile, monsieur le président. Nous aurions alors un mandat clair quant aux activités que nous serions censés mener, et ce serait particulièrement utile si nous avions une certaine latitude quant aux itinéraires, aux services ou aux fréquences que nous assurons. Nous nous trouverions, je suppose, dans la même situation que les autres sociétés d'État comme le Canadien National qui exploite ses services en vertu d'un mandat. Il est à espérer que nous pourrions également accroître nos capitaux propres. Cela nous permettrait de gérer tout le système plus facilement et de façon beaucoup plus efficace, surtout en ce qui a trait aux liaisons et aux fréquences des trains.

M. Atkinson: À cet égard, je sais que le train à grande vitesse n'est encore qu'à l'état de projet. Si vous aviez un mandat autorisé par la loi, en quoi cela changerait-il les choses vis-à-vis de ce projet?

M. Lawless: Tout dépend de ce que stipulerait le mandat à ce sujet. Je ne pense pas que cela accélérerait la mise en place de ce service de train à grande vitesse. Celui-ci ne deviendra réalité que lorsqu'une décision sera prise relativement aux dépenses d'infrastructure. Le gouvernement, qu'il s'agisse du fédéral ou, en l'occurrence, du Québec, de l'Ontario et du gouvernement fédéral, a l'obligation de débloquer suffisamment de fonds pour la mise en place de cette infrastructure. Ensuite le mandat nous sera très utile, dans la mesure où il pourra stipuler que VIA va exploiter ce train à grande vitesse, ce que nous pourrions sans doute faire tout en réalisant un bénéfice d'exploitation.

M. Atkinson: En ce qui concerne l'expérience du X-2000 en cours dans le nord-est des États-unis—je suis sûr que vous suivez cette question de près—que pensez-vous de ce projet?

M. Lawless: C'est un excellent projet. Nous l'avons examiné. Nous sommes allés à l'étranger pour voir ce qu'il en était et nous connaissons assez bien les possibilités de ce service. C'est une excellente occasion de le voir fonctionner dans des conditions climatiques du continent nord-américain. Nous espérons aussi pouvoir mener l'expérience au Canada entre Toronto et Montréal, ce qui nous permettra de l'examiner de plus près.

L'expérience américaine est valable parce qu'il s'agit d'une ligne électrifiée et que le train pourra rouler presque à la vitesse prévue; en outre, ce sera un train électrifié, comme en Europe. Si ce système est adopté au Canada, nous ne

[Text]

Canada, we would only be able to put a diesel locomotive on it, and it would only be able to operate at, say, 100 miles an hour—that's our subdivision speed in the corridor—but it would be a good test; we would be able to test the tilting mechanism on our curves. It has a role to play.

I would have to say there's a difference in the speeds between the TGV and ICE, for instance, and the ABB system. There's a place for it, and there's also a place for the TGV-type model in Canada.

Mr. Atkinson: Apparently there was an incident that occurred near Smiths Falls between a VIA Rail train and a CP train, and the Transportation Safety Board indicated in their report that without further protection, the potential for head-on collisions involving passenger trains continues. What was actually the problem there? Has it been resolved?

Mr. Lawless: The problem has been resolved, and it was a human failure of not reading signals and not doing what the rules and regulations say you're supposed to do with respect to operating trains. As I recall, there was a request or a suggestion that there be some modifications, and those modifications are being made to the signal system with fool-proof switches.

Mr. Atkinson: In terms of your competition right now, airlines are reducing their fares. You're trying, I guess, to maintain a level between bus and airlines. Airlines are reducing theirs, and buses, as you said in your opening remarks, are challenging you on your discounts and so on. The whole competitive environment in that area must be difficult.

Our experience in Europe was that the high-speed train seems to try to take the business passenger from the airlines, especially in an area like the corridor. We have two airlines competing that seem to have a death wish in their competition. We don't know how lucrative the corridor routes or the triangle routes are to them. Maybe you can give me some comments on competition and the future.

Mr. Lawless: I'm going to ask Christena to say a few words too. The competition is fierce and everybody is trying to maximize their revenue in this piece. VIA Rail really can't compete with speed on the airlines. We don't think about it; we're not even in the game as far as speed is concerned. Even though we have a 3-hour-and-59-minute train now between Toronto and Montreal, and we're operating it at 91% on time, we can't meet the two hours or whatever it is the airlines take from terminal to terminal, and there certainly won't be any real competition with airlines in that corridor until high-speed comes along. High-speed would put a 2-hour-and-45-minute or a 2-hour-and-40-minute train on, and there would be real competition with the airlines at that time.

We're certainly feeling, for the business travel, the Nationair bid between Toronto and Montreal. I guess our off-peak fares are a little bit lower, but our regular fares and certainly our VIA-1 fares are higher. So we can't compete in

[Translation]

pourrions utiliser qu'une locomotive à diesel et le train ne pourra guère rouler à plus de 100 milles à l'heure—c'est la vitesse prévue dans le corridor—mais ce sera un bon test; il nous permettra de tester le mécanisme d'inclinaison dans les courbes. Cela est utile.

J'ajoute qu'il y a une différence de vitesse entre le TGV et le ICE, par exemple, et le système ABB. Il nous est possible de l'appliquer au Canada, tout comme nous pouvons exploiter un train de genre TGV.

M. Atkinson: Il y a eu apparemment un accident près de Smiths Falls entre un train de VIA Rail et un train du CP. Le Bureau de la sécurité des transports a signalé dans son rapport que, faute d'accroître les mesures de protection, le risque de collisions de plein fouet entre des trains de voyageurs continue d'exister. Quel était le problème à l'origine de cet accident? L'a-t-on résolu?

M. Lawless: Le problème a été résolu et il s'agissait d'une erreur humaine: l'un des mécaniciens n'a pas vu les signaux et n'a pas appliqué les règles et règlements en vigueur concernant la circulation des trains. Si je m'en souviens bien, il a été proposé d'apporter certaines modifications au système de signalisation, grâce à des aiguillages à toute épreuve. Ces modifications sont en cours.

M. Atkinson: En ce qui concerne vos concurrents à l'heure actuelle, les compagnies aériennes réduisent leurs tarifs. Je suppose que vous essayez de garder votre place entre le service d'autocars et les compagnies aériennes. Ces dernières ont réduit leurs tarifs et les services d'autocars, comme vous l'avez dit dans votre exposé liminaire, contestent vos rabais, etc. Le milieu concurrentiel dans ce domaine d'activité doit être difficile.

D'après ce que nous avons vu en Europe, le train à grande vitesse accapare une partie du trafic voyageur des compagnies aériennes, surtout dans un secteur comme le corridor. Il y a deux compagnies aériennes concurrentes qui souhaitent apparemment la disparition de leur concurrent. Nous ne savons pas dans quelle mesure les liaisons du corridor ou les liaisons du triangle sont rentables pour elles. Vous pourriez peut-être nous donner votre avis sur la concurrence et les perspectives d'avenir.

M. Lawless: Je vais demander à Christena de dire quelques mots également. La concurrence est âpre et tout le monde essaie d'accroître au maximum ses recettes. VIA Rail ne peut pas soutenir la concurrence des compagnies aériennes en matière de vitesse. Nous n'y pensons même pas; nous ne sommes même pas en course pour ce qui est de la vitesse. Même si nous assurons actuellement la liaison Toronto-Montréal en 3 heures 59 minutes et le train est à l'heure 91 p. 100 du temps, nous ne pouvons pas rivaliser avec les 2 heures nécessaires pour se rendre d'une aéroport à l'autre si l'on prend l'avion. Il n'y aura sans nul doute aucune concurrence réelle avec les compagnies aériennes le long du corridor tant que nous n'aurons pas de train à grande vitesse. Grâce à ce système, nous pourrions assurer la liaison en 2 heures 45 minutes ou 2 heures 40 minutes, et là, nous pourrions vraiment soutenir la concurrence des compagnies aériennes.

En ce qui concerne le trafic voyageur des gens d'affaires, nous ressentons sans aucun doute le contrecoup des prix pratiqués par Nationair sur la ligne Toronto-Montréal. Nos tarifs aux heures creuses sont légèrement inférieurs, mais nos

[Texte]

price there, and we can't compete in time. Where that's going to take us in the longer pull, I don't know. I just can't see that level of fare being sustained, knowing what costs are. We know what our costs are, and we couldn't maintain a price war with them; we're not even trying or contemplating it at all.

• 0950

So you're right, the competition is fierce and all of us are wondering where it's going to take us in the longer pull. We know that if we can stay with a consistent, on-time performance, a consistently good service, we can maintain a clientele no matter what they do, but as for getting into a price war, I don't think it's in our marketing plan at all.

Do you want to comment more on that?

Ms Keon Sirsly: Of course we'd love to get into a price war, but we did the calculations, as I'm sure the airlines have done, and discovered that the numbers don't work. We've decided not to discount our coach fares any further than we discount now.

We are under pressure from the bus industry because of our off-peak fares, and our assessment was that if we did anything more we would probably create more hassle than we think we would generate at the fare box. So we've decided to step away from a price war or a price response, I guess, around our coach fares. We will be responding with a reduction in our VIA-1 fares, but restricted and limited inventory, etc., in a fashion that we believe is responsible and that we've assessed will give us a positive response.

I think the regular one-way fare between Montreal and Toronto gives us a good indication of what the airline economics say the price should be on that corridor; \$400 or somewhere around there is probably where they're going to have to go eventually. We think that within where we are now and where they should be, there's lots of room for us to raise our prices and increase the cost-recovery ratio on our service. In the short term, though, we have to find a way to keep our name alive in people's minds and make sure they consider us as an option anyway.

I'm perhaps a little more optimistic than Mr. Lawless on our ability to address the time-sensitive market in Montreal-Toronto. There are people who view an air trip as a one-hour trip in spite of the fact that they have a lot of time going to, at, and coming from the airports. Our customers tell us that at four hours and certainly at three and a half hours, we're in the game. That's really where we'd like to be in the medium term.

[Traduction]

tarifs réguliers et ceux du service VIA-1 sont plus élevés. Nous ne pouvons donc pas être concurrentiels sur le plan des tarifs, pas plus que du temps. Je ne sais pas où tout cela va nous mener à long terme. Je ne crois pas que cette compagnie puisse maintenir des tarifs aussi bas, compte tenu des coûts du service. Nous savons quels sont nos coûts et nous ne serons pas en mesure de mener une guerre des prix contre cette compagnie. Nous n'en avons d'ailleurs pas la moindre intention.

Vous avez donc raison de dire que la concurrence est âpre et nous nous demandons tous où cela va nous mener à long terme. Nous savons que si nous réussissons à maintenir un service régulier et ponctuel, un service de qualité soutenue, nous pourrions conserver notre clientèle quoi que fasse la compagnie aérienne, mais de là à nous lancer dans une guerre des prix, cela n'est absolument pas prévu dans notre plan de commercialisation.

Voulez-vous ajouter quelque chose?

Mme Keon Sirsly: Nous serions évidemment ravis de nous lancer dans une guerre des prix, mais nous avons fait des calculs, comme l'ont certainement faits les compagnies aériennes, ce qui nous a permis de constater que ce n'était pas possible. Nous avons décidé de ne pas offrir de nouvelles réductions de tarifs sur nos services.

Nous faisons l'objet de pressions de la part des services d'autocars à cause des tarifs que nous offrons aux heures creuses, et après avoir examiné la question, nous avons conclu que si nous proposons de nouveaux rabais, cela nous apporterait plus de problèmes que de nouveaux clients. C'est pourquoi nous avons décidé d'éviter une guerre des prix et de ne pas réagir en réduisant nos tarifs réguliers. Nous réagirons grâce à une réduction des tarifs VIA-1, mais sur certaines liaisons et certains trains seulement, etc., d'une façon qui nous paraît responsable et qui, d'après notre analyse, nous sera favorable.

Le tarif aller simple régulier de Montréal à Toronto nous donne une bonne idée du niveau de prix souhaitable dans ce corridor, d'après les critères économiques des compagnies aériennes; elles vont devoir fixer ce tarif aux environs de 400\$. Nous estimons qu'entre nos tarifs actuels et ceux qu'elles devront adopter, nous avons une grande marge de manoeuvre pour augmenter nos prix et accroître le taux de recouvrement des coûts dans nos services. À court terme, toutefois, nous devons trouver un moyen de continuer de susciter l'intérêt des voyageurs et de nous assurer que le chemin de fer reste pour eux une option viable.

Je suis peut-être un peu plus optimiste que M. Lawless quant à notre aptitude à soutenir la concurrence du point de vue temps entre Montréal et Toronto. Certaines personnes considèrent un voyage par avion comme un voyage d'une heure, même s'il leur faut beaucoup de temps pour se rendre à l'aéroport et pour en revenir. Nos clients nous disent que si nous assurons la liaison en quatre heures, et donc à plus forte raison en trois heures et demie, nous sommes parfaitement concurrentiels. C'est ce que nous souhaitons à moyen terme.

[Text]

The changes we made on Montreal-Quebec that bring our trip times down closer to two and a half hours, which is the consumers' concept of how long it takes to go between Montreal and Quebec, have resulted in a very positive response from the market. We think making incremental improvements to our trip times will position us very well to appeal to the market in the long term.

Mr. Lawless: Our VIA-1 fares are \$105 one way, without the tax, so we're really in a funny world here when it's \$126 return by air.

Mr. Atkinson: Are you doing anything to attract the business traveller, such as offering fax machines or cellular phones or things like that?

Ms Keon Sirsly: We do have cellular pay phones on all our trains currently. They're very popular, very well used. What we are finding, however, is that people who want to stay in touch bring their own, and while the cellular pay phone is popular we don't think it's necessarily an essential part of the service in the long term. It has been well received.

We are looking at faxes. We have a physical constraint. We don't want to give up seats, but we need space to allow people a little privacy if they're going to work. But we haven't resolved that yet.

Mr. Lawless: We're also introducing audio on those trains.

The Chairman: With the indulgence of the committee, there are just one or two things I'd like to discuss with the officials from VIA Rail.

Getting back to what Mr. Angus was talking about earlier, the impact potential that closure of the CP line between Montreal and Saint John and all points east might have on VIA Rail's operations, I well recall, because I was very much involved with the fight to have VIA restored back in the early 1980s, the sense of jubilation we all experienced when indeed we were successful and the present government determined it would restore VIA Rail services to southern New Brunswick through Saint John up through McAdam and areas like that.

• 0955

At that time one of the positions being expressed by the government was the very deep concern about the usage of the *Atlantic*. At the time the then Minister of Transportation, the Hon. Don Mazankowski, told the Mayor of Saint John that he was extremely happy to be able to be in a position to be able to announce the reinstatement of the train, but it was definitely a use-it-or-lose-it proposition. Has the train been used?

Mr. Lawless: Yes, the train has been used. Mayor Wayne never lets me forget the fact that it's used and well used. I think we're looking at whether we can give you some numbers or not, but yes, it has been well used.

[Translation]

Les modifications que nous avons apportées sur la liaison Montréal-Québec en vue de ramener la durée du trajet à deux heures et demie environ, ce qui correspond à l'idée que les voyageurs se font de la durée du trajet entre ces deux villes, nous ont valu une très bonne réaction de la part de la clientèle. Si nous continuons d'améliorer la durée des trajets, nous serons en très bonne position pour attirer la clientèle à long terme.

M. Lawless: Nos tarifs VIA-I sont de 105\$ aller simple, avant la taxe, et il est tout de même étrange qu'on puisse faire l'aller-retour par avion pour 126\$.

M. Atkinson: Prenez-vous des mesures pour attirer les voyageurs de la catégorie des gens d'affaires, par exemple en offrant des services de télécopieur, de téléphone cellulaire ou autres choses du même genre?

Mme Keon Sirsly: À l'heure actuelle, nous offrons des services de téléphone cellulaire payant dans tous nos trains. Ce service est très populaire et très utilisé. Nous constatons toutefois que les gens qui veulent rester en contact se munissent de leur propre appareil et que, même si le téléphone cellulaire payant est populaire, il ne nous apparaît pas comme un élément essentiel du service à long terme. Ce service a été bien accueilli.

Nous nous penchons sur la question des télécopieurs. Nous avons des limites du point de vue matériel. Nous ne voulons pas supprimer des sièges, mais il nous faut de la place pour permettre aux personnes désireuses de travailler de pouvoir le faire tranquillement. Nous n'avons pas encore résolu le problème.

M. Lawless: Nous sommes également en train d'installer des services audio sur ces trains.

Le président: Si le comité ne voit pas d'inconvénients, j'aimerais discuter d'une ou deux choses avec les responsables de VIA Rail.

Pour en revenir à ce que disait plus tôt M. Angus, au sujet de l'incidence que risque d'avoir sur les activités de VIA Rail l'abandon par le CP de la ligne reliant Montréal à Saint John et à tous les points situés à l'Est. Je me souviens très bien, pour avoir participé de près à la lutte en vue de rétablir les services de VIA au début des années quatre-vingt, de la jubilation que nous avons éprouvée lorsque nos efforts ont été couronnés de succès et que le gouvernement actuel a décidé de rétablir les services de VIA Rail vers le sud du Nouveau-Brunswick, via Saint John et jusqu'à McAdam et des régions semblables.

À l'époque, le gouvernement avait exprimé de vives inquiétudes au sujet de l'utilisation de l'*Atlantic*. Le ministre des Transports, Dan Mazankowski, avait dit au maire de Saint John qu'il était extrêmement heureux de pouvoir annoncer le rétablissement de ce service mais que celui-ci ne pourrait durer que s'il était vraiment utilisé. Qu'en est-il aujourd'hui?

M. Lawless: Ce service ferroviaire est utilisé. Le maire Wayne ne manque jamais une occasion de me le dire. Nous allons chercher les chiffres à ce sujet mais je puis vous dire que c'est un service qui est bien utilisé par la population.

[Texte]

I have in mind that it is a service that runs three days a week directly through to Moncton and Halifax, so a lot of the passengers on that train are not necessarily just for Sherbrooke, McAdam, Fredericton, Fredericton Junction, or Sussex; they're also for Moncton and Halifax.

The Chairman: Yes, I understand that. I hope we're able to come up with the figures there, because it would be rather helpful, as well as the subsidy-per-passenger figure, which would also be helpful.

Can you tell the committee, for the record, what the difference in mileage is between Halifax, using the north shore route up through New Brunswick, as opposed to from Halifax, through Saint John, up through McAdam and through the State of Maine?

Mr. Angus: How about mileage and time?

Mr. Lawless: I'm going to have to guess. I don't know what the mileage is. If I look at the timetable—

The Chairman: What I'm getting at is—

Mr. Lawless: —for a minute, it tells me that it's about 150 or 200 miles.

The Chairman: One would think that there would be a cost saving to running it on that route as opposed to the north shore route. Have you got those figures available? Can you tell us what the saving might be?

Mr. Lawless: No.

The Chairman: Can you give us an estimate of what the savings might be?

Mr. Lawless: There would not be that much cost saving. Most of the cost is in crew, in equipment and in fuel. What you would be saving as a result of the shorter mileage would mostly be in fuel and some crew.

The Chairman: What about the cost for the usage of the track?

Mr. Lawless: There's not that much difference. I mean, Canadian Pacific have a contract with us. Incidentally, we use our own crews on the *Atlantic*, and we have to use Canadian Pacific crews on the CP run because they haven't transferred their engineers and their crews over to us.

The Chairman: Does that make it more expensive?

Mr. Lawless: We think it makes it a little less efficient than it should be in the sense that there's much more control over the utilization of the crews, and it's easier to do it because they're all in the same pool.

The Chairman: Do you run the same size train set on both the *Scotian* and the *Atlantic* runs? They're identical sets. You run six days a week on those routes now—three and three?

Mr. Lawless: Yes, three days each way.

The Chairman: Do you believe there is enough traffic to warrant the seventh day?

Mr. Lawless: I think the traffic of the area is being very, very adequately serviced on the basis of six days a week. I don't think the seventh day would draw that much more business.

[Traduction]

Si je me souviens bien, le service est offert trois fois par semaine jusqu'à Halifax, en passant par Moncton. De ce fait, les usagers ne sont pas seulement des gens qui se rendent à Sherbrooke, McAdam, Fredericton, Fredericton Junction ou Sussex, il y en a aussi qui vont jusqu'à Moncton ou Halifax.

Le président: Je comprends bien. J'espère que vous allez pouvoir nous donner des chiffres car ce serait très utile pour notre étude, et aussi pour évaluer la subvention par passager.

Pourriez-vous nous dire quelle est la différence de distance pour le trajet jusqu'à Halifax en utilisant la côte nord par le Nouveau-Brunswick ou en passant par Saint John, McAdam et l'État du Maine?

M. Angus: Quelle est aussi la différence de temps?

M. Lawless: Je ne connais pas vraiment les distances. Si j'examine notre horaire. . .

Le président: Ce que je veux savoir. . .

M. Lawless: . . . je crois pouvoir dire qu'elle est de 150 à 200 miles.

Le président: Les frais d'exploitation devraient normalement être moins élevés en empruntant ce trajet plutôt que celui de la côte nord. Avez-vous une idée de la différence?

M. Lawless: Non.

Le président: Pourriez-vous estimer l'économie réalisée?

M. Lawless: Elle ne serait certainement pas très importante. Les frais d'exploitation concernent essentiellement la main-d'oeuvre, le matériel et le carburant. Avec un trajet plus court, on ferait des économies surtout sur le plan du carburant et du personnel.

Le président: Et en ce qui concerne l'utilisation de la voie?

M. Lawless: Il n'y aurait pas beaucoup de différence à ce chapitre. CP a un contrat avec nous. Nous utilisons nos propres équipes sur l'*Atlantic* mais nous devons utiliser les équipes du CP sur le trajet du CP puisque celui-ci n'a pas placé son personnel sous notre responsabilité dans ce contexte.

Le président: Cela augmente-t-il les frais d'exploitation?

M. Lawless: Nous pensons que cela rend le service un peu moins efficient qu'il ne pourrait l'être, dans la mesure où nous pourrions probablement faire un meilleur usage du personnel si celui-ci relevait de nos responsabilités.

Le président: Utilisez-vous le même type de trains pour les trajets du *Scotian* et de l'*Atlantic*? Si je comprends bien, le service est offert six jours par semaine, c'est-à-dire trois fois dans un sens et trois fois dans l'autre?

M. Lawless: C'est cela.

Le président: Croyez-vous que le trafic est assez élevé pour justifier un service le septième jour?

M. Lawless: Je crois que le service actuel, six jours sur sept, répond parfaitement à la demande. Je ne pense pas qu'un septième jour soit justifié.

[Text]

The Chairman: Should CP be successful in its application to abandon the line, would there be any interest on the part of VIA of investigating the possibilities of taking over that line itself should government be interested in becoming involved in assistance in some way, or would the cost of running just strictly a passenger service, perhaps supplemented by a short-line operator, just be too high for VIA to even consider?

• 1000

Mr. Lawless: I would think the cost per passenger would skyrocket on that kind of basis simply because the traffic is really Saint John, Moncton, and Halifax, and they're all going to be served the other way. You would be buying a line and having to maintain it, which is very expensive, for the passengers who would be using it for Sherbrooke, McAdam and, say, Fredericton Junction.

The Chairman: How many employees does VIA have in Sherbrooke and McAdam?

Mr. Lawless: Oh, not very many. I don't know what we've got in Sherbrooke. They are contracted employees; there aren't too many people.

The Chairman: A dozen in the two areas?

Mr. Lawless: No. Maybe half a dozen.

The Chairman: Three in McAdam and three in Sherbrooke?

Mr. Lawless: Yes.

The Chairman: So the bottom line as far as VIA is concerned would be simply that if CP is successful in abandoning that line, then VIA would have to reroute through Saint John on a connector train some way or another up through the north shore.

Mr. Lawless: That, Mr. Chairman, would be our number one option. If a short-line operator decides to buy it and operate something, I would imagine we could make the same kind of deal we have now and continue to operate that way, but as for the other option of VIA owning and having to maintain and operate the track, it's a very, very big cost.

The Chairman: Have you been able to come up with any figures on the occupancy or the ridership?

Mr. Lawless: On the mileage, it's 142 miles longer via the north shore than the other way.

The Chairman: And time?

Mr. Lawless: Cost recovery is 51% on the *Ocean* and 40.7% on the *Atlantic*.

The Chairman: Fifty-one percent on the *Scotian*?

Mr. Lawless: On the *Ocean*. The *Scotian* is gone.

The Chairman: And how much?

Mr. Lawless: The *Atlantic* is 40.7%. On the *Ocean*, there were 125,000 passengers annually, and 109,000 on the *Atlantic*. The breakdown I haven't got is how many went to Halifax and Moncton.

The Chairman: You mentioned before that you don't believe it made much difference from the point of view of the passengers travelling to Halifax. Would you say the difference between the 51% and the 40.7% is simply the difference in passengers who ride the trains—the difference between 125,000 and 109,000?

[Translation]

Le président: Si le CP obtenait l'autorisation d'abandonner ce service, VIA pourrait-elle être tentée de le reprendre, si le gouvernement était prêt à lui consentir une aide quelconque, ou les frais d'exploitation d'un service voyageur, peut-être complété par un service de ligne secondaire, seraient-ils tout simplement trop élevés pour VIA.

M. Lawless: À mon avis, les frais d'exploitation par passager exploseraient avec un tel système, tout simplement parce que l'essentiel du trafic voyageur se fait entre Saint John, Moncton et Halifax. Avec la solution que vous proposez, VIA devrait acheter la voie et l'entretenir, ce qui coûte très cher, pour les voyageurs de Sherbrooke, McAdam et Fredericton Junction.

Le président: Combien y a-t-il d'employés de la société VIA à Sherbrooke et à McAdam?

M. Lawless: Pas beaucoup. Je ne sais pas combien nous en avons à Sherbrooke. Il s'agit essentiellement d'employés engagés à contrat, et il n'y en a pas beaucoup.

Le président: Une douzaine dans chaque cas?

M. Lawless: Non, même pas ça. Peut-être une demi-douzaine.

Le président: Trois à McAdam et trois à Sherbrooke?

M. Lawless: Oui.

Le président: Donc, si le CP parvenait à abandonner ce service, les passagers de VIA seraient tout simplement obligés d'emprunter une correspondance à Saint John, d'une manière ou d'une autre, pour se rendre sur la côte nord?

M. Lawless: Ce serait notre première option, monsieur le président. Si un exploitant de ligne secondaire décidait de reprendre le service, nous pourrions sans doute négocier avec lui la même entente que maintenant pour préserver les mêmes modalités de service. Par contre, si la voie appartenait à VIA et que celle-ci était obligée et de l'entretenir et de l'exploiter, cela lui coûterait très cher.

Le président: Avez-vous finalement trouver des chiffres sur le taux d'utilisation du service?

M. Lawless: J'en ai trouvés au sujet du trajet. Il y a 142 milles de plus quand on passe par la côte nord.

Le président: Et la durée?

M. Lawless: Le taux de recouvrement des coûts est de 51 p. 100 sur l'*Ocean* et de 40,7 p. 100 sur l'*Atlantic*.

Le président: Cinquante et un pour cent sur le *Scotian*?

M. Lawless: Non, sur l'*Ocean*. Le *Scotian* n'existe plus.

Le président: Quels sont les chiffres?

M. Lawless: Il s'agit de 40,7 p. 100 sur l'*Atlantic*. Nous transportons 125 000 passagers annuellement sur l'*Ocean*, et 109 000 sur l'*Atlantic*. Par contre, je ne saurais vous dire comment ces chiffres se répartissent entre Halifax et Moncton.

Le président: Vous avez dit qu'il n'y avait pas tellement de différence en ce qui concerne les passagers qui se rendent jusqu'à Halifax. Peut-on conclure que la différence entre 51 p. 100 et 40,7 p. 100 s'explique simplement par la différence qui existe entre le nombre de voyageurs, c'est-à-dire entre 125 000 et 109 000?

[Texte]

Mr. Lawless: I would think so, yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Possibly that may have something to do with the days the train operates through Saint John as opposed to through Moncton and up through the north shore?

Mr. Lawless: I don't know. The type of travel we have down there is leisure travel, and people adjust their schedules to the transportation available to them. It's not as if it's business travel where you have to be somewhere for a meeting, unless they're a student going back to or coming from school. I think I would have to answer that there's much more flexibility in that group of travellers than there is, say, in the Toronto-Montreal market.

The Chairman: Thank you very much. By the way, I just want to congratulate VIA Rail for a job extremely well done. You have dumbfounded all the sceptics who said it couldn't be done and even some of the optimists who felt you probably would not attain the levels you've attained, so you are indeed to be congratulated.

Mr. Lawless: We're very proud of what has taken place, Mr. Chairman, because there's no doubt that the cuts in 1990 apparently signalled to the media and a lot of other people that this was the end of passenger rail in Canada. I must tell you that one of our biggest jobs—and we haven't got anywhere near the point where we feel we are succeeding—is letting the travelling public, the media and others know that we still have train service in Canada. It's absolutely incredible what is taking place here, because I hear all the time, why did you cut the train out? How come you don't have service in Canada any more? It's a big uphill battle for us.

• 1005

The Chairman: Not only do you have a train service, but by comparison you have a superior train service.

Mr. Lawless: Excellent service.

Mr. Keyes (Hamilton West): On that note, Mr. Chairman, through you to Mr. Lawless, I, too, recall travelling on the "Save VIA" venture we had through southern and southwestern Ontario. It wasn't so much that people didn't know there was a train service; it was the memory of the type of train service that was available to them in the past and how we always believed—and I always believed—that if you had a better passenger compartment then people would use the train again. It's not so much that the people don't know that there's a passenger train service; it's what they recall to be their last train trip of five years ago, or seven years ago, and the type of train that was available and the god-awful conditions they were travelling under.

Mr. Lawless: That certainly is right. What is happening now is that people are pleasantly surprised when they get on the train and see the type of equipment and the service that are being offered.

[Traduction]

M. Lawless: Certainement, monsieur le président.

Le président: Cela s'explique peut-être aussi par le fait que le service n'est pas offert pendant les mêmes journées par Saint John et par Moncton et vers la côte nord?

M. Lawless: Je ne sais pas. Les voyageurs qui empruntent ce service le font essentiellement pour des raisons de loisirs et ils peuvent donc s'adapter aux journées qui leur sont offertes. Il ne s'agit pas ici de gens d'affaires, qui doivent absolument se rendre à une réunion une journée donnée. Cela dit, il y a sans doute un certain nombre d'étudiants qui sont aussi assujettis à certaines contraintes. Quoi qu'il en soit, je suis prêt à dire que les usagers de ce service ont beaucoup moins de contraintes que ceux qui font le trajet Toronto-Montréal, par exemple.

Le président: Merci beaucoup. Je tiens à féliciter en passant VIA Rail pour son excellent travail. Vous avez clos le bec aux plus sceptiques d'entre nous qui disaient que votre mission était impossible, et même à certains optimistes qui n'auraient jamais pensé que vous arriveriez à faire ce que vous avez fait. Vous méritez nos félicitations.

M. Lawless: Nous sommes très fiers de nos succès, monsieur le président, car il ne fait aucun doute que les coupures imposées en 1990 avaient donné l'impression aux médias et à beaucoup de Canadiens que les services ferroviaires voyageurs étaient voués à disparaître au Canada. Je dois vous dire que l'une de nos tâches les plus importantes—et que nous sommes encore loin d'avoir pleinement réussie—est de faire comprendre aux Canadiens qu'il y a toujours des services ferroviaires de voyageurs au Canada. Ce qui s'est passé est absolument incroyable car on me demande constamment pourquoi le Canada a abandonné ses services ferroviaires de voyageurs? On me demande comment il se fait qu'il n'y a plus de trains de voyageurs au Canada. Nous avons donc une longue côte à remonter.

Le président: Non seulement avez-vous préservé un service ferroviaire, vous l'avez beaucoup amélioré.

M. Lawless: Il est excellent.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): À ce sujet, monsieur le président, je dois vous dire que j'avais moi aussi participé à la campagne de «sauvetage de VIA» dans le sud et le sud-ouest de l'Ontario. Le problème n'était pas tellement que les gens croyaient que le service ferroviaire était disparu, c'était plutôt le souvenir qu'ils avaient des mauvais services offerts dans le passé. Les gens ont toujours cru—et je le crois toujours moi-même—qu'il suffirait d'améliorer la qualité du service pour augmenter le nombre de voyageurs. Le problème n'est pas que les gens ont l'impression qu'il n'y a plus de service ferroviaire de voyageurs, c'est qu'ils se souviennent des conditions pitoyables dans lesquelles ils avaient voyagé il y a quelques années, la dernière fois qu'ils avaient pris le train, dans des wagons lamentables.

M. Lawless: Vous n'avez pas tort. Aujourd'hui, les gens sont agréablement surpris lorsqu'ils montent dans le train et qu'ils voient la qualité du matériel et du service qu'on leur offre.

[Text]

Mr. Keyes: Absolutely. I think it is key to get that information out; that rather than saying that the train service is there, saying that it is a vastly improved train service.

Mr. Lawless: We do have a PBS 30-minute film, Mr. Keyes, called *The Last Train Trip Across Canada*, which has gone all over North America and Australia. Air Canada was showing this film on their Visions.

Mr. Keyes: For obvious reasons.

Mr. Lawless, when the Royal Commission on National Passenger Transportation reported back in 1992, it recommended that users of transportation pay the full cost of the system, something the Minister of Transport said at that time was "consistent with the direction and spirit of the government's policy". On that note, has the minister ever conveyed to you any such policy suggestions, aside, maybe, from Maz's budget cut of \$4 million?

Mr. Lawless: No. We operate totally within the framework of the funding that had been set for 1990 through to 1995 and 1996. We operate within that framework as opposed to any other framework. We know what our funding is going to be, and we tailor the service to that funding. Thankfully, we're operating within that. As a matter of fact, we're operating below it in some years.

Mr. Keyes: But were you at all curious, especially when the minister put forward the statement that transportation systems pay their full costs?

Mr. Lawless: Mr. Keyes, I think you're only giving part of what the royal commission report said. The royal commission report said very clearly that, first of all, it should be self-sufficient. As a matter of fact, they said every passenger transportation in Canada should be self-sufficient, and he quoted an amount of \$5 billion, I think. All I know is we're getting \$350 million of it. I don't know where the hell the rest of it is, but somebody somewhere is getting a big subsidy. I'm assuming it's in the roads that the buses use and other things like that.

We were quite pleased when he said they should operate that way. But the preconditions were all-important: provide the capital so that the equipment can be brought up to a level where it can operate as efficiently as possible, provide the infrastructure; and if indeed—and this is the key—the government decides to operate services that can't make money, they should subsidize the operator, whoever that operator is. I accept that totally.

If we're going to continue to have, for instance, a transcontinental train operating between Toronto and Vancouver, and we can't get full cost recovery—I know we can't—the decision has to be whether or not we still want it and at what level we're prepared to subsidize it.

[Translation]

M. Keyes: Absolument. Ce qui est important pour vous, à partir de maintenant, c'est de faire connaître la qualité de ce service, plutôt que de dire simplement qu'il existe.

M. Lawless: Le réseau PBS a diffusé un film de 30 minutes, intitulé *The Last Train Trip Across Canada*, dans toute l'Amérique du Nord, et il est passé aussi en Australie. Air Canada le diffusait dans le cadre de son programme Visions.

M. Keyes: Pour des raisons évidentes.

Monsieur Lawless, lorsque la Commission royale d'enquête sur le transport des voyageurs a déposé son rapport en 1992, elle a recommandé que les usagers paient tous les frais du service, ce qui avait fait dire au ministre des Transports que c'était là un principe «conforme à l'orientation et à l'esprit de la politique gouvernementale». Pouvez-vous me dire si le ministre vous a confirmé cette orientation politique, peut-être lorsqu'il vous a annoncé une réduction budgétaire de 4 millions de dollars?

M. Lawless: Non. Nous exploitons nos services en fonction des crédits établis de 1990 à 1996. Nous savons quels seront nos budgets jusqu'à ce moment-là, nous adaptons nos services en conséquence. Heureusement, nous avons jusqu'à présent réussi à ne pas dépasser nos budgets. De fait, nous avons même parfois réussi à rester en-dessous.

M. Keyes: Mais n'avez-vous pas trouvé étonnant que le ministre affirme que les frais complets des services de transport devraient être assumés par les usagers?

M. Lawless: Je crois que vous ne présentez pas ainsi de manière tout à fait exhaustive les recommandations de la commission royale. Celle-ci a très clairement affirmé que les services devraient être autosuffisants. À son avis, cela devrait s'appliquer à tous les services de voyageurs du Canada, et elle a évoqué à cet égard un chiffre de 5 milliards de dollars, si je ne me trompe. Tout ce que je sais, c'est que nous n'en recevons que 350 millions de dollars. Je ne sais pas où va le reste mais il y a manifestement quelqu'un qui reçoit une très grosse subvention. Je suppose que cette somme est investie dans les routes qu'utilisent les autocars et les automobiles.

Quoi qu'il en soit, nous avons été très heureux que le ministre ait confirmé cette orientation. Cela dit, il y a à cette orientation une condition absolument essentielle: Il faut nous donner les capitaux nécessaires pour que nous puissions nous doter du matériel de qualité dont nous avons besoin afin de fournir les services les plus efficaces possible. Il faut donc veiller à l'infrastructure. Si le gouvernement décide d'exploiter des services qui ne sont pas rentables, à lui de décider de les subventionner, quels qu'en soient les exploitants. J'accepte parfaitement cette thèse.

Par exemple, si nous voulons maintenir un service transcontinental entre Toronto et Vancouver, il est impensable de supposer qu'il pourra s'autofinancer. Il appartiendra alors au gouvernement de décider s'il veut maintenir ce service et, dans l'affirmative, dans quelle mesure il est prêt à le subventionner.

[Texte]

Mr. Keyes: I agree. I'll flesh it out a little bit more, too, because one of the commission's recommendations was that governments pursue this idea of nation-building and regional development objectives through other programs rather than using passenger transportation systems. Do you believe that any passenger rail company such as VIA Rail could survive in the climate forecast by that kind of recommendation?

• 1010

Mr. Lawless: Only in certain parts of the country where the density suggests it. I have already indicated that given the right conditions we could probably break even in the corridor. However, we operate four distinct services: the corridor, eastern, western, and the remotes. Those other three are very suspect. I do not think they can operate without subsidy.

Mr. Keyes: Along the same line, along with the numbers you have just indicated, I would imagine there would also have to be some kind of substantial fare increases in order to make a break-even situation even in the corridor.

Mr. Lawless: I am assuming that the capital would be provided, as it is in France and other countries, for us to put our equipment and our infrastructure in place. It would not require an operating subsidy if that took place in the corridor. You could push fares wherever you want to push them, but you won't get anybody to travel. Fares have to be market-related, and that's what we do.

Mr. Keyes: I'm in full agreement with you. I'm just trying to rationalize something the national passenger transportation commission reported. I am trying to work it into reality, and it just doesn't work; it doesn't click.

Mr. Lawless: I don't agree with that. I think the reality is, as the royal commission has stated, that if you decide to operate services that cannot pay and you are operating it in the interests of the country, subsidize it. That is really what they said. So in effect they carved out a very, very specific set of remarks about VIA Rail. We felt that what they said was very appropriate. We support them.

Mr. Keyes: That would make sense if it weren't for expressions or recommendations by that same group. For example, a recommendation said that any rail company would be allowed to abandon any amount of track without a limit. That doesn't dance with the objective you just pointed out. The commission can't on the one hand say that this is the objective, and if you are not going to do it, subsidize it, and then on the other hand turn around and say that you can abandon as much track as you want to. One doesn't dance with the other. If they go ahead and abandon any amount of track they want to from Montreal to the east coast, etc., then you are not even going to be able to subsidize, because you won't be there in order to run the train down that way.

Mr. Lawless: I am assuming that the transportation commission report indicating that they can abandon track is based on the fact that there is a lot of track. Coming from my former life, there is a lot of track in Canada that can be

[Traduction]

M. Keyes: Je suis d'accord avec vous. Je vais poursuivre sur les recommandations de la commission, puisque celle-ci a aussi déclaré que les gouvernements devraient poursuivre leurs objectifs de développement national et régional non pas en subventionnant les services de transport mais au moyen d'autres programmes. Croyez-vous qu'une société de chemin de fer comme VIA Rail pourrait survivre dans le contexte qui résulterait de la mise en oeuvre d'une telle recommandation?

M. Lawless: Seulement dans certaines régions où la densité démographique le permettrait. J'ai déjà dit que nous pourrions probablement être rentables dans le corridor, si l'on veillait au respect des conditions appropriées. Nous exploitons cependant quatre services distincts, dans le corridor, dans l'Est, dans l'Ouest et dans les régions éloignées. Les trois derniers sont très douteux. Je ne pense pas que nous puissions les exploiter sans subventions.

M. Keyes: Considérant les chiffres que vous avez mentionnés, je suppose que vous devriez également rehausser sensiblement vos tarifs si vous deviez être rentables, et ce même dans le corridor.

M. Lawless: Mon hypothèse de base est que nous obtiendrions les capitaux nécessaires, comme cela se fait en France et ailleurs, pour aménager notre matériel et notre infrastructure. Si tel était le cas, nous n'aurions pas besoin de subventions d'exploitation dans le corridor. Évidemment, on peut augmenter les tarifs tant qu'on veut mais il y a un moment où le voyageur rechigne. Il faut que les tarifs soient conformes aux paramètres du marché. À l'heure actuelle, nous y veillons.

M. Keyes: Je suis d'accord avec vous. J'essaie simplement de comprendre les recommandations de la commission royale. J'essaie de voir quelles en seraient les conséquences concrètes et, malheureusement, je ne pense pas que celles-ci seraient positives.

M. Lawless: Je ne suis pas de votre avis. Comme l'a dit la commission royale, si le gouvernement décide d'exploiter des services qui ne sont pas rentables, par intérêt national, il lui suffit de subventionner. C'est tout ce qu'a dit la commission. Par contre, elle a aussi formulé des remarques tout à fait spécifiques au sujet de VIA Rail, et nous pensons qu'elles étaient tout à fait légitimes. Nous les appuyons.

M. Keyes: Cela se comprendrait si l'on ne tenait pas compte des autres recommandations de la commission. Par exemple, elle affirme que toute société de chemin de fer devrait être autorisée à abandonner n'importe quelles voies sans aucune restriction. Cela ne correspond pas à l'objectif que vous venez d'évoquer. La commission ne peut pas dire, d'une part, qu'il faut subventionner tout service que vous ne seriez pas prêts à exploiter puis, d'autre part, prétendre que vous devriez être autorisés à abandonner n'importe quel type de services. Il y a là une contradiction évidente. Si vous pouvez abandonner n'importe quel type de services entre Montréal et la côte est, par exemple, il n'y aura même plus rien à subventionner. Il n'y aura plus de trains.

M. Lawless: À mon avis, la thèse de la commission au sujet de l'abandon des voies repose sur le fait qu'il y a actuellement beaucoup trop de voies au Canada. Mon expérience professionnelle m'a appris qu'il y en a beaucoup

[Text]

abandoned without really hurting freight service or hurting the commerce of the country. That is, I think, the problem we have. We have branch lines in western Canada frozen until the year 2000 because of the Hall commission report years ago. There are all kinds of lines in eastern Canada that could be operated either by a short line or abandoned and rationalized between the two companies. I think that is the thrust of the report.

Mr. Keyes: All right. I am going to move on to one parochial question, if I can, in Hamilton, specifically.

Mr. Angus: Train service to the airport?

Mr. Keyes: No. But I think train service between airports would be a hell of a good idea.

Mr. Lawless: How about between Dundas and Hamilton? Is that all right?

Mr. Keyes: You know the city of Hamilton.

Do you remember when you decided to pull out of Hamilton altogether? It was just last fall, I think.

Mr. Lawless: Yes, about a year ago.

Mr. Keyes: You were at the CN station downtown.

Mr. Lawless: Then we moved to Dundas.

Mr. Keyes: I guess the tragedy for us was that it was the first time ever that any train service has not stopped or cut through the city of Hamilton.

Mr. Lawless: I think the problem there was that it didn't make any sense to us to continue to have to either back into Hamilton or back out of Hamilton. There are a lot of people who would like to back out of Hamilton, I guess, but—

Mr. Keyes: Not a lot.

Mr. Lawless: I am just kidding.

Mr. Keyes: Only the Torontonians have that type of mentality.

• 1015

Mr. Lawless: My heritage is showing here.

We felt it was much better to move the operation to Dundas, where we could have a through service. It seems to be catching on. Dundas is not that far away from Hamilton. It is like a suburban stop. It seems to work okay.

Mr. Angus: It sure beats driving 200 miles to Armstrong to catch a train.

Mr. Keyes: On the high-speed question that was raised by my colleague, you mentioned that to bring them up here and put them on our rails and pull them by the diesel train, although you would only be able to go 100 kilometres—

[Translation]

qui pourraient être abandonnées sans porter préjudice aux services de marchandises, c'est-à-dire aux échanges commerciaux d'un bout à l'autre du pays. Le problème est que nous avons dans les provinces de l'Ouest des voies secondaires qui sont préservées jusqu'en l'an 2000 à cause du rapport présenté par la commission Hall il y a quelques années. Dans l'Est, il y a toutes sortes de voies qui pourraient être utilisées par un exploitant de ligne secondaire, ou qui pourraient être abandonnées et rationalisées par les deux sociétés de chemin de fer. Je crois que telle est l'orientation fondamentale du rapport.

M. Keyes: Très bien. Je vais maintenant passer à un problème qui concerne plus particulièrement ma circonscription, c'est-à-dire la région de Hamilton.

M. Angus: Un service de chemin de fer jusqu'à l'aéroport?

M. Keyes: Non. Cela dit, je crois que ce serait vraiment une excellente idée.

M. Lawless: Et entre Dundas et Hamilton? Vous l'accepteriez?

M. Keyes: Vous connaissez Hamilton.

Vous souvenez-vous quand vous avez pris la décision de partir de Hamilton? C'était l'automne dernier, si je me souviens bien.

M. Lawless: Oui, il y a environ un an.

M. Keyes: Vous vous trouviez alors à la gare du CN, au centre-ville.

M. Lawless: Puis nous sommes allés à Dundas.

M. Keyes: Ce qui a été tragique, c'est que c'était la première fois qu'un service ferroviaire ne s'arrêtait plus dans Hamilton.

M. Lawless: Mais vous devez comprendre qu'il était tout à fait déraisonnable pour nous de continuer ce service à Hamilton. Il y a beaucoup de gens qui aimeraient partir de Hamilton, je suppose. . .

M. Keyes: Non, pas beaucoup.

M. Lawless: Je plaisantais.

M. Keyes: C'est seulement les gens de Toronto qui ont cette mentalité.

M. Lawless: Voilà mes antécédents qui transparaissent.

Nous pensions qu'il était bien préférable de transférer ce service à Dundas, où nous pouvions simplement offrir une sorte d'escale. Les gens semblent bien s'y adapter. De toute façon, Dundas n'est pas très éloigné de Hamilton. C'est presque la banlieue. Ça semble bien fonctionner.

M. Angus: C'est en tout cas préférable à être obligé de conduire 200 milles jusqu'à Armstrong pour prendre un train.

M. Keyes: Je voudrais revenir au train à grande vitesse. Vous avez dit qu'aménager ce genre de train au Canada, avec des locomotives diesel, même si on ne pouvait faire que 100 kilomètres. . .

[Texte]

Mr. Lawless: One hundred miles an hour.

Mr. Keyes: Is it not 100 kilometres an hour?

Mr. Lawless: One hundred miles. We are operating at 100 miles an hour on that 3-hour-and-59-minute train now.

Mr. Keyes: Is that your top speed of any passenger train?

Mr. Lawless: It is the top speed for the track.

Mr. Keyes: Given the limitations of level crossings, etc.

Mr. Lawless: Let me put it this way. The design speed of the LRCs was 120 miles an hour. We never reached design speed. We were operating at 90 most of the time, and moved it up to 95, which is subdivision speed; and as a result of some of the signal and infrastructure changes we agreed with CN to make recently, we have now pushed that up, for a good part of the run, to 100 miles an hour. That allows us to get between Toronto and Montreal, with one stop at Dorval, in 3 hours and 59 minutes.

Mr. Keyes: You mentioned that to get it up here and pull it by the diesel would be good test of the tilting mechanism on our curves. But as I recall, we were told that to utilize these expensive high-speed train sets to their optimum, we would have to straighten out all these curves and rid ourselves of the level crossings.

Mr. Angus: No.

Mr. Keyes: Well, not so much the level crossings, but the curves certainly, in order to obtain optimum speed.

Mr. Lawless: Curves and grade separation.

Mr. Keyes: Sure. I guess the problem is that if we are testing. . . Are you suggesting we should buy the Cadillac to run on a Studebaker track?

Mr. Lawless: The Cadillac will not run on a Studebaker track.

Mr. Keyes: Well, not to the optimum.

Mr. Lawless: Why would you want to put a train that is capable of going 300 kilometres or 350 kilometres and operate it at 200 kilometres?

Mr. Keyes: Exactly my question to you when you said that we will get them up here and test them on our curves.

Mr. Lawless: The point here is that ABB is equipment we have not operated here before. I think it very useful to operate it under our climatic conditions and under our existing conditions. If ABB were going to be introduced into this country, you would want to do a lot of track work, including grade separations. The important thing is to see how it operates on our existing system. I think that is useful. Hell, it is not a lot of money to do this. We are going to get a lot of information from the Washington-New York test. But it is being tested under much more appropriate conditions than we can do it. I think it is worth while to have it up here.

[Traduction]

M. Lawless: Cent milles à l'heure.

M. Keyes: Ce n'était pas 100 kilomètres à l'heure?

M. Lawless: Non, 100 milles. Nous faisons actuellement 100 milles à l'heure sur ce trajet de 3 heures et 59 minutes.

M. Keyes: Est-ce votre vitesse la plus rapide, pour un train de voyageurs?

M. Lawless: C'est la vitesse la plus rapide pour cette voie.

M. Keyes: À cause des contraintes imposées par les passages à niveau, etc.

M. Lawless: À l'origine, les trains LRC avaient été prévus pour faire 120 milles à l'heure. Nous n'avons jamais atteint cette vitesse. Au début, nous arrivions à faire 90 milles à l'heure la plupart du temps, puis nous sommes arrivés à 95. Après certains changements de signalisation et d'infrastructure sur lesquels nous nous sommes entendus avec le CN, nous avons réussi à faire monter notre vitesse jusqu'à 100 milles à l'heure pour une bonne partie du trajet. Cela nous permet de faire le trajet Toronto—Montréal en 3 heures et 59 minutes, avec un arrêt à Dorval.

M. Keyes: Vous avez dit qu'il serait très utile de faire des essais du train à grande vitesse avec des locomotives diesel pour tester le mécanisme d'inclinaison dans nos courbes. Je crois cependant me souvenir que quelqu'un disait que nous devrions éliminer la plupart des courbes et des passages à niveau pour faire une utilisation optimale de ces trains à grande vitesse très coûteux.

M. Angus: Non.

M. Keyes: Cela ne concerne peut-être pas les passages à niveau mais très certainement les courbes.

M. Lawless: Les courbes et les carrefours à niveaux différents.

M. Keyes: Bien. On peut cependant se demander. . . Au fond, êtes-vous en train de dire que nous devrions acheter une Cadillac ne peut rouler sur une voie de Studebaker?

M. Lawless: Une Cadillac ne peut rouler sur une voie de Studebaker.

M. Keyes: En tout cas pas de manière optimale.

M. Lawless: Pourquoi voudriez-vous utiliser un train capable de faire 300 ou 350 kilomètres à l'heure et rouler à 200 kilomètres à l'heure?

M. Keyes: C'est précisément la question que je vous pose en vous entendant dire que nous devrions les utiliser ici et faire des essais sur nos courbes.

M. Lawless: La chose à retenir est que le train ABB n'a jamais été exploité au Canada. Je crois qu'il serait très utile de le tester ici, dans notre climat et sur notre terrain. Si l'on veut utiliser le train ABB, il va falloir réaménager considérablement les voies, notamment les carrefours à niveaux différents. Avant de prendre des décisions en ce sens, il me semble qu'il faudrait faire des essais. Je crois que ce serait utile. De toute façon, cela ne coûterait pas très cher. Nous allons d'ailleurs déjà obtenir beaucoup d'informations de l'essai qui sera fait entre Washington et New York, mais il faut bien comprendre que les conditions d'exploitation ne seront pas du tout les mêmes qu'au Canada. Je crois qu'il vaudrait la peine de faire des essais spécifiques chez nous.

[Text]

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): I have some questions in three areas. One is related to the number of employees there, the PYs. There were cuts made back in 1990, I believe. I think part of that restructuring was that employees were to receive benefits until they found another job in VIA, or outside. I can recall some concerns about the potential costs involved in that. At this point in time, do you have any numbers on how much that restructuring cost was, how many PYs were eliminated, the cost, and how many of these people are still on the payroll, so to speak, even though they are not doing anything?

Mr. Lawless: Under our collective agreements, Mr. Chairman, some of them are a seven-year period. A person who had seven years' service is employed until age 55, until they go on pension. For others it is three years, I think, under CBRT.

When the cuts took place on January 15, 1990, 50% of the employees were reduced, as well as about 50% of the network. At the present time I think we have about 57 employees on employment security. That means they're home, but they are subject to recall, and VIA is paying them; they are getting their pay.

• 1020

Mr. Wilson: I wonder if you might let the committee know in writing the number of PYs cut, how much it has cost to date, and how much the program is going to cost in total. You don't need to get into it right now.

Mr. Lawless: So that I understand, what you're looking for is the cost to VIA of the severance and the reductions as a result of the reductions that took place in 1990. Is that right?

Mr. Wilson: Yes. All relevant information about that downsizing.

Mr. J.R. Paquette (Vice-President, Planning and Finance, and Treasurer, VIA Rail): All restructuring costs.

Mr. Lawless: We don't have that here, but we'd certainly be able to provide it to the committee.

Mr. Wilson: Thank you very much.

In regard to substance abuse, does VIA test all job applicants for drugs? What steps are undertaken to ensure that potential employees are not substance users or abusers?

Mr. Lawless: For what we call OT operating employees, we have random testing. It's not mandatory under our rules to test everyone in the system, but we do have random testing for our operating employees.

Mr. Wilson: My third area relates to service. Like Mr. Angus, we all have a bit of parochialism in us. I come from the southern prairies, which lost the service in... I can't remember when.

Mr. Lawless: In 1990.

Mr. Wilson: It was almost a non-issue. I think I had maybe four people get in touch with me about it.

[Translation]

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Ma première question concerne le nombre d'employés, c'est-à-dire vos années-personnes. Je crois comprendre qu'il y a eu des réductions à ce chapitre en 1990. Si je me souviens bien, il était prévu que les employés mis à pied devaient continuer de recevoir des avantages sociaux jusqu'à ce qu'ils trouvent un autre emploi, à VIA ou ailleurs. Je me souviens aussi qu'on avait mentionné à l'époque les coûts que cela risquait d'entraîner. En avez-vous aujourd'hui une idée plus précise? Combien d'années-personnes ont été éliminées, et combien cela coûte-t-il? Combien de personnes continuent-elles de recevoir un salaire sans rien faire, si je puis m'exprimer ainsi?

M. Lawless: En vertu de nos conventions collectives, les employés qui avaient sept années de service pouvaient être employés jusqu'à l'âge de 55 ans, c'est-à-dire jusqu'à la retraite. Pour d'autres, qui relèvent d'un autre syndicat, la FCCET&AO, c'est trois ans.

Quand les coupures ont été effectuées, le 15 janvier 1990, la moitié des effectifs ont été éliminés, et aussi environ la moitié du réseau. À l'heure actuelle, je crois qu'il reste environ 57 employés qui bénéficient des dispositions de la sécurité d'emploi. Cela veut dire qu'ils restent chez eux et qu'ils peuvent être rappelés à tous moments, et VIA continue de payer leur salaire.

M. Wilson: Pourriez-vous communiquer par écrit au comité le nombre d'années-personnes qui ont été éliminées, combien cela a coûté jusqu'à présent, et combien cela coûtera en tout? Vous n'avez pas besoin de nous donner cela tout de suite.

M. Lawless: Si je comprends bien, vous voulez savoir ce que coûtent à VIA les réductions de l'effectif qui sont intervenues en 1990. C'est bien cela?

M. Wilson: Oui. Nous voudrions toutes les informations concernant cette compression des effectifs.

M. J.R. Paquette (vice-président, Planification et finances, et trésorier, VIA Rail): Vous voulez tous les coûts de la restructuration.

M. Lawless: Nous n'avons pas les chiffres avec nous mais nous pourrions certainement vous les communiquer.

M. Wilson: Merci beaucoup.

Pour changer de sujet, VIA impose-t-elle des tests de toxicomanie aux candidats à l'emploi? Quelles mesures prenez-vous pour garantir que vos employés ne sont pas toxicomanes?

M. Lawless: Nous faisons des tests au hasard, auprès de nos employés opérationnels. Nos règles ne nous obligent pas à tester tous nos employés, mais nous imposons des tests au hasard aux opérationnels.

M. Wilson: Parlons maintenant de la qualité du service. Comme M. Angus, je m'intéresse au service qui est offert dans ma région. Comme je viens du sud des Prairies, où on a aboli le service en... je ne me souviens plus de l'année.

M. Lawless: En 1990.

M. Wilson: Je crois que cela n'a causé aucune réaction. Si je me souviens bien, j'ai reçu au maximum quatre plaintes à ce sujet.

[Texte]

Unfortunately the service, such as it was, had become the butt of a lot of jokes, the subject of humour in terms of chronic unreliability and expense and so on, sort of synonymous with governments, you might say—unreliable and expensive. Short of a couple of elderly people and a couple of pass-holders, it really did move off without a whole lot of fanfare.

I guess that having happened in that part of the world, the question people there now have is, why does it continue elsewhere? If I can translate what you have told us, you have four areas—the corridor, the east, the west, and remote area—that within the corridor there might be potential to break even eventually but in the other areas it will never happen, and therefore in those latter three areas it's simply a policy, a political decision, as to whether they continue, in spite of the fact that there would never be full cost recovery. Is that an accurate summation?

Mr. Lawless: Yes. That's basically it.

Mr. Wilson: So outside of the corridor, then, what we're doing is sort of talking about the romance or the tradition or the nostalgia as possible policy reasons to continue. Back in the late 1800s, of course, there wasn't much in the way of competition or alternative, but now there is. So the question for a lot of people is, why have passenger travel anywhere unless there's a critical mass or sufficient volume to justify it? Outside of the areas that have sufficient numbers to warrant a suburban-urban commuter type of service, and if I understand correctly that's really what the need is, I'm wondering what the point is. Why bother?

Mr. Lawless: Would you like me to express an opinion?

• 1025

Mr. Wilson: Sure. I just did, so I am sure you're entitled to express an opinion.

Mr. Lawless: You're right, it's very much a policy decision with respect to what our transport policy for moving people in the country is all about. My opinion is that there is a role for rail passenger transportation to play in this country, along with the decisions we make about airports and highways. It seems to me that you should not rule out the role that rail passenger transportation can play. I am not sure that a country this size could ever, and should ever, contemplate not having a rail system across the country. It's there for freight, and incrementally it can be there for rail passengers too.

I would suggest to you that the dollars we lose in operating the transcontinental trains between Toronto and Vancouver are not only there with respect to the revenues that VIA Rail gets. There is a tremendous amount of money that comes into the country from Europe, Japan, and the United States from the tourism end of our system, because people come to travel by train. Because we run a transcontinental train there is a big spin-off for places like Winnipeg, Jasper, Edmonton, and Vancouver. That has been proven. There are figures to show that. And I am sure it is because of our western service that the travel industry in Canada awarded VIA Rail the global travel award for contributing the most to tourism in Canada in 1992.

[Traduction]

Hélas, le service qui était offert à l'époque faisait l'objet de nombreuses plaisanteries, parce que les trains n'arrivaient jamais à l'heure, parce que les tarifs étaient élevés, etc. Si vous voulez, les trains étaient un peu synonymes des gouvernements: peu fiables et chers. À part quelques personnes âgées et quelques abonnés, quasiment personne ne s'est plaint de leur disparition.

Voici la question que se posent maintenant les gens de ma région: Si les services ont été éliminés chez nous, pourquoi ne l'ont-ils pas été ailleurs? Si j'ai bien compris, vous exploitez un service ferroviaire dans quatre secteurs—le corridor, l'Est, l'Ouest et les régions éloignées—et il serait possible que le service finisse par être rentable dans le corridor, mais certainement pas dans les trois autres régions. En conséquence, si le service y est maintenu, c'est simplement à cause d'une politique gouvernementale, c'est-à-dire d'une décision politique, puisqu'on sait que l'on n'arrivera jamais à en assurer la rentabilité. Ma conclusion est-elle exacte?

M. Lawless: Oui. C'est à peu près cela.

M. Wilson: Donc, à l'extérieur du corridor, on maintient des services ferroviaires par tradition ou par nostalgie. Évidemment, à la fin du XIXe siècle, il n'y avait pas beaucoup de concurrence ni d'autre solution. Aujourd'hui, il y en a. Les gens peuvent donc légitimement se demander pourquoi on veut maintenir un service de voyageurs dans des régions où le nombre d'usagers n'est pas assez élevé pour que ce soit rentable. À leur avis, il faudrait simplement maintenir les services dans les régions où il y a suffisamment de population pour justifier une sorte de service de banlieue. Dans les autres, pourquoi continuer?

M. Lawless: Voulez-vous mon avis personnel?

M. Wilson: Bien sûr, puisque je viens juste de vous donner le mien.

M. Lawless: Vous avez raison de dire que nos services de transport sont à toutes fins pratiques établis en fonction d'une décision politique. Mon avis est que le transport ferroviaire de voyageurs a toujours un rôle à jouer dans notre pays, à côté des aéroports et des routes. Je ne vois pas pourquoi on devrait considérer d'office que le transport de voyageurs par chemin de fer n'a plus aucun sens. Je ne crois pas qu'un pays aussi vaste que le nôtre puisse jamais se passer d'un système ferroviaire, ni qu'il le devrait. Si nous avons un service de transport ferroviaire de marchandises, il est normal d'y adjoindre un service de voyageurs.

À mon avis, le service transcontinental entre Toronto et Vancouver est peut-être déficitaire, mais il fournit quand même certains revenus à VIA Rail. Il y a beaucoup de touristes qui viennent d'Europe, du Japon et des États-Unis pour visiter notre pays en chemins de fer, et cela rapporte beaucoup d'argent au pays. Notre service transcontinental a des retombées économiques importantes dans des collectivités comme Winnipeg, Jasper, Edmonton et Vancouver. Il y a longtemps que cela a été prouvé. Il y a des chiffres à ce sujet. En outre, je suis certain que c'est notre service dans l'Ouest qui nous a valu un prix de l'industrie canadienne du voyage soulignant le fait que VIA Rail est la société qui a le plus contribué au tourisme au Canada en 1992.

[Text]

I would offer the opinion that there is a bigger picture there than just the subsidy we are paying per passenger.

Mr. Wilson: I am glad you said that. I would be disappointed if you weren't able to mount some sort of justification. I understand what you are saying relative to tourism.

At this point in time, are there private operators running some sort of service from Calgary through to the coast at certain times?

Mr. Lawless: There is a company that we operated prior to the reduction in 1990. We operated something called the Rocky Mountaineer, which was a tourist train that operated from Vancouver to Kamloops, overnight in Kamloops, split the train, went to Jasper and went to Banff. That was privatized and bought by a company called the Great Canadian Rail Tours. They have been operating it since 1990 on that same basis. It has proven to be a very popular service. The number of people they are getting to come on their train has been growing. It is not the same service we operate transcontinentally because it's strictly tourists who come to Vancouver who want a rail trip through the Rockies. They stay overnight in Kamloops because there are no sleepers on the train. It is a much different service. But it's operating, and it looks as if it is going to continue to operate again in 1993.

That is the only other private rail service, except the Alaska railway which runs something up north from the cruise ships. They get off at Skagway and go inland, and then come back again and join the ship.

The Chairman: Mr. Wilson, I am afraid your time has just about expired. I have room for one more question, but I understand Mr. Richardson—

Mr. Wilson: Maybe Mr. Richardson will want to carry on.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Well, maybe just at that point. Could you tell me if it is your intention to compete with that Rocky Mountaineer service?

Mr. Lawless: No. Under the terms of the privatization arrangement, it is in the contract that we don't compete with them. We will not be operating a competing service. We can still operate the frequencies we have through the mountains that connect with the transcontinental service, but under that arrangement we're not allowed to compete. Nor is it our intention to compete.

• 1030

Mr. Richardson: Mr. Chairman, I'd like to ask a quick question on the Canrail pass. Many of us are used to the notion of Eurorail passes and Britrail passes, the sort of international kind of a deal where you could buy a pass outside of the country you're going to use them in cheaper than the country they are to be used in. We in Canada can buy a Britrail pass cheaper than people in Britain, for example. People coming to Canada could buy a Canrail pass

[Translation]

En conséquence, je crois qu'il faut envisager le problème d'un point de vue général, et ne pas considérer uniquement les subventions payées par passager.

M. Wilson: Je suis heureux de vous l'entendre dire. J'aurais été déçu que vous ne puissiez pas trouver une sorte de justification. Je comprends ce que vous dites au sujet du tourisme.

Cela dit, y a-t-il actuellement des sociétés privées offrant un service quelconque de Calgary jusqu'à la côte ouest, à certaines périodes?

M. Lawless: Il y avait une société qui exploitait un service avant les compressions imposées en 1990. Nous exploitions autrefois le Rocky Mountaineer, un train de tourisme entre Vancouver et Kamloops. Les gens passaient la nuit à Kamloops et le train était ensuite divisé en deux, une moitié allant à Jasper et l'autre à Banff. Ce service a été privatisé, la société The Great Canadian Rail Tours l'ayant racheté. Elle l'exploite depuis 1990 de la même manière que nous. C'est un service qui a beaucoup de succès. Le nombre d'usagers ne cesse d'augmenter. Ce n'est pas la même chose que notre service transcontinental, puisqu'il s'agit uniquement de touristes arrivant à Vancouver et désirant se rendre en train dans les Rocheuses. Ils passent la nuit à Kamloops car il n'y a pas de wagons-lits sur ce train. C'est donc un service tout à fait différent du transcontinental mais il fonctionne très bien et tout permet de penser qu'il continuera de fonctionner en 1993.

C'est le seul autre service ferroviaire privé que je connaisse, à l'exception de la société de chemin de fer de l'Alaska qui exploite un service dans le Nord pour les bateaux de croisière. Les gens débarquent à Skagway et se rendent à l'intérieur du pays en train, après quoi ils reviennent prendre le bateau.

Le président: Monsieur Wilson, votre temps de parole est écoulé. Je suis prêt à accepter une autre question mais je crois comprendre que M. Richardson. . .

M. Wilson: M. Richardson voudra peut-être poursuivre sur le même sujet.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Pourriez-vous me dire si vous avez l'intention de faire concurrence à ce Rocky Mountaineer?

M. Lawless: Non. Nous avons accepté, dans le contrat de privatisation, de ne pas lui faire concurrence. Nous n'allons pas le concurrencer. Certes, nous avons toujours le droit de fournir les services nécessaires dans les Rocheuses, pour assurer des correspondances avec le transcontinental, mais nous n'avons pas le droit de faire concurrence au Rocky Mountaineer, et nous n'en avons aucunement l'intention.

M. Richardson: Je voudrais vous poser une brève question sur la carte Canrail. Nous avons tous entendu parler des cartes Eurorail et Britrail, qui sont des sortes d'abonnement que l'on peut acheter à l'étranger pour utiliser les trains européens ou britanniques à des tarifs préférentiels. À titre d'exemple, on peut acheter une carte Britrail moins cher au Canada qu'en Grande-Bretagne. De même, les étrangers qui viennent au Canada pouvaient acheter une

[Texte]

cheaper outside of Canada. I understand that in 1992 the National Transportation Agency ordered VIA to stop because it was discriminating against Canadians. What has happened? Are you now charging more per Canrail pass, or less, than people outside can buy it for?

Mr. Lawless: The discriminatory aspect of what the NTA ruled on was the number of days they were allowed to have a Canrail pass and the number of days for a European or a non-Canadian pass. What we've done is make it the same level now.

You might speak to that.

Ms Keon Sirsly: We charged the same price for a Canrail pass purchased internationally as one purchased domestically. The difference was accessibility to our service. An international Canrail pass allowed 30 days of travel in 30 days, and the domestic one allowed 12 days of travel in 30 days. It was basically to lock out our commuters from southwestern Ontario using it to cut their commuting costs in half, and with the 12 days out of 30 we had effectively done that. The NTA told us that we had to eliminate the discriminatory feature, so what we did was we take the domestic pass and put it on the international market, because we assessed that our revenue dilution, were we to import the conditions of the international pass, would be too great. We had some problems in the international market. Our general sales agents understand, but they tell us that it's not as attractive as it was.

The Chairman: I want to interrupt the proceedings at this time. As members are aware, there is a vote being called. There is a suggestion that perhaps with the exception of one government member who would go to the vote, we would pair. I'd like to throw that out to the committee for consideration at this time. I understand we still have approximately 15 to 20 minutes to the actual vote itself.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like a qualification. Not that we pair, because that has certain legal ramifications, but that we just not go, except for one government member.

Mr. Richardson: What do you mean "legal ramifications"?

Mr. Angus: I don't want my name listed as pairing with anybody, because I can't. That's the legal ramifications.

We have about 15 minutes, and I have about 5 or 10 minutes' worth of questions. I don't know if anybody else has any more. Maybe it's academic. Maybe we can do that and go as well.

The Chairman: I think this will probably be our solution, because indeed the Conservatives have a difficulty with the legal ramifications where there are no official pairs and all that sort of thing. Let's get a precise time as to when the vote is.

Mr. Angus: In the meantime, may I ask a question?

[Traduction]

carte Canrail moins cher s'ils le faisaient avant d'arriver au Canada. Je crois comprendre que l'Office national des transports a ordonné en 1992 à VIA de mettre un terme à ce système car il était discriminatoire envers les Canadiens. Qu'est-il arrivé? Les Canadiens peuvent-ils aujourd'hui acheter une carte Canrail au même tarif que les étrangers, ou à un meilleur prix?

M. Lawless: L'aspect discriminatoire qu'avait évoqué l'ONT concernait le nombre de jours pendant lesquels les gens pouvaient utiliser une carte Canrail et le nombre de jours offerts pour les cartes européennes ou non canadiennes. Notre solution a été d'offrir ces cartes pour des périodes semblables.

Voulez-vous donner des précisions?

Mme Keon Sirsly: Le tarif de la carte Canrail était le même à l'étranger qu'au Canada. La différence concernait simplement l'accès aux services. Une carte Canrail achetée à l'étranger donnait droit à 30 jours de voyage en 30 jours, alors que la carte achetée au Canada donnait droit à 12 jours seulement sur une période de 30 jours. Notre objectif était alors de ne pas permettre aux banlieusards du sud-ouest de l'Ontario de s'en servir pour réduire de moitié leurs frais de transport. En imposant une limite de 12 jours sur une période de 30, nous pouvions atteindre cet objectif. L'ONT nous ayant ordonné d'abolir cette pratique discriminatoire, notre solution a été de mettre la carte nationale en vente sur le marché international. Nous avions en effet conclu que nous perdions trop de recettes si nous faisions le contraire, c'est-à-dire si nous appliquions au Canada les conditions de la carte internationale. Cela dit, cette solution nous a posé quelques problèmes à l'échelle internationale. Nos agents de vente comprennent pourquoi nous avons agi comme cela, mais ils nous disent que la carte n'est plus aussi intéressante qu'autrefois.

Le président: Veuillez m'excuser, je vais devoir interrompre la séance. Comme vous le savez, il va bientôt y avoir un vote à la Chambre des communes. Quelqu'un a proposé un système d'appariement entre nous, sauf pour un représentant du gouvernement. Qu'en pensez-vous? Je crois comprendre qu'il y a encore 15 à 20 minutes avant le vote.

M. Angus: Je voudrais proposer autre chose, monsieur le président. Non pas un système d'appariement, puisque cela a certaines conséquences légales, mais simplement que personne n'aille au vote sauf un représentant du gouvernement.

M. Richardson: Que voulez-vous dire par «conséquences légales»?

M. Angus: Je ne veux pas que mon nom soit associé à un autre. C'est tout. Voilà ce que je voulais dire.

Il nous reste une quinzaine de minutes et mes questions ne devraient pas prendre plus de cinq à 10 minutes. Je ne sais pas si quelqu'un d'autre voudra en poser après. Peut-être n'y aura-t-il pas de problème.

Le président: Ce sera probablement la meilleure solution car les Conservateurs ont en effet un problème avec les conséquences légales lorsqu'il n'y a pas d'appariement officiel. Essayons de savoir à quelle heure se tiendra exactement le vote.

M. Angus: Entre temps, puis-je poser une question?

[Text]

The Chairman: In the meantime, Mr. Angus, you're on.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Lawless, you indicated earlier on that the clientele in the eastern section were primarily leisure. You sort of hinted that the clientele in the corridor were primarily business. Can you give us a breakdown of the four areas in terms of who the people are that are travelling?

Ms Keon Sirsly: On our eastern services, about 70% of our travellers are what we call visiting friends and relatives; that is, people who technically are travelling for leisure. That would be our percentage in the wintertime. In the summertime it might drop to 50%, and we'd have about another 20% who are travelling as tourists, people coming into the region who do not live there or who do not have relatives there. We consider that the service in the east is providing basic transportation, generally, although we think it has some tourist potential, which we are hoping to exploit over the next couple of years.

• 1035

In the west, in the summer time, 90% of our travellers would be tourists.

Mr. Angus: Tourists in what sense?

Ms Keon Sirsly: Canadians less than from outside. The majority would be international tourists.

Mr. Angus: When you say majority, you mean 50%, 75%?

Ms Keon Sirsly: Seventy-five percent.

In the corridor we carry roughly one-third business, one-third tourists, and one-third travelling to visit friends and relatives. We have almost an even mix on the corridor.

Mr. Angus: And what about the remotes?

Ms Keon Sirsly: The only place we have any tourist content would be on the Skeena, technically classified as a remote, where in the summer months we have a heavy tourist input, and on the Churchill service for a very short period of time. The rest of the time they are people who qualify themselves as travelling for personal business.

Mr. Angus: In your remarks a couple of minutes ago you alluded to the tourism impact, that the amount of money received from tourism far surpasses the amount of the subsidy. Can you quantify that?

Mr. Lawless: I don't think, Mr. Angus, I said it far exceeds. What I did say was there is a tremendous benefit there from the attraction VIA has in bringing tourists into Canada who might not otherwise come. I don't know whether we have the numbers here, but we have numbers that indicate what kind of an impact this has in Canada, in the areas we operate in. They are really good.

[Translation]

Le président: Entre temps, vous avez la parole, monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Vous avez dit plus tôt, monsieur Lawless, que la clientèle de la région de l'Est était essentiellement une clientèle de tourisme alors que celle du corridor serait essentiellement une clientèle d'affaires. Pourriez-vous nous donner des précisions entre ces deux catégories, pour les quatre régions?

Mme Keon Sirsly: À l'Est, environ 70 p. 100 de nos usagers sont ce que nous appelons des amis et des parents en visite, c'est-à-dire des gens qui voyagent à toutes fins pratiques pour des raisons personnelles. C'est en tout cas la proportion en hiver. En été, elle tombe peut-être à 50 p. 100, mais nous avons alors un autre groupe de 20 p. 100 qui sont des touristes, c'est-à-dire des gens qui viennent de l'extérieur de la région et qui n'y ont pas de parenté. Nous considérons que notre rôle dans les provinces de l'Est consiste à fournir un service de transport de base, dans l'ensemble, même si nous pensons qu'il existe aussi un certain potentiel touristique que nous pensons exploiter dans les prochaines années.

Dans les provinces de l'Ouest, en été, 90 p. 100 de nos usagers sont des touristes.

M. Angus: De quel genre?

Mme Keon Sirsly: Des touristes étrangers plutôt que canadiens. La plupart sont des touristes internationaux.

M. Angus: Quand vous dites la plupart, voulez-vous dire 50 p. 100 ou 75 p. 100?

Mme Keon Sirsly: Soixante-quinze p. 100.

Dans le corridor, notre clientèle comprend environ un tiers de gens d'affaires, un tiers de touristes et un tiers de personnes qui rendent visite à des amis ou à des parents. La répartition est donc à peu près égale entre les trois groupes.

M. Angus: Et dans les régions isolées?

Mme Keon Sirsly: La seule région isolée où nous ayons une clientèle de tourisme est sur la Skeena, qui est techniquement considérée comme une région isolée, où il y a beaucoup de tourisme en été. La même chose vaut aussi pour la Churchill, mais pendant une très courte période. Pendant le reste de l'année, la clientèle est surtout composée de personnes qui disent voyager pour leurs affaires personnelles.

M. Angus: Vous avez fait allusion il y a quelques minutes à l'impact touristique des services ferroviaires, c'est-à-dire aux recettes touristiques qui dépassent largement le montant de la subvention. Pourriez-vous préciser?

M. Lawless: Je n'ai pas dit qu'elles dépassent largement la subvention. Ce que j'ai dit, c'est que le fait que VIA attire des touristes au Canada offre des retombées économiques importantes dont nous serions peut-être privés autrement. Nous avons des chiffres montrant quelle est l'ampleur de cet effet touristique dans les régions où nous sommes présents, mais je ne pense pas que nous les ayons avec nous. Quoi qu'il en soit, ils sont vraiment très impressionnants.

[Texte]

Mr. Angus: It would be helpful to the committee if we could have those.

In terms of the transcontinental, how much of the \$350 million subsidy is allocated to the transcontinental?

Mr. Lawless: Well, it is not allocated that way. It is generated as a result of the costs associated with that. But a large part of our subsidy goes in that direction.

Mr. Paquette, do you have the numbers?

Mr. Paquette: All I can give you is what the avoidable costs are for the Toronto-Vancouver service. It is \$46.5 million, and the revenue is \$20 million.

Mr. Angus: Is it fair to say that \$26.5 million is the subsidy for the transcontinental?

Mr. Paquette: The avoidable. The portion of the subsidy that goes to cover avoidable costs.

Mr. Angus: What about fixed costs?

Mr. Paquette: As Mr. Lawless says, we don't do it on that basis, so I can't give it to you.

Mr. Angus: In terms of the transcontinental line and in terms of the remotes, the figure you used, I think earlier today or in previous discussions, was about \$35 million for the cost of serving the protected communities.

Mr. Lawless: The ones that have been determined to be remote services, and there are eight or nine of them altogether.

Mr. Angus: Some of those communities are on the line the transcontinental serves, particularly through northern Ontario. Allanwater is one that comes to mind, just west of Armstrong. Does the subsidy figure include those? And if so, what is the extra cost to use the northern line in order to provide service to those communities?

Mr. Lawless: Let me turn that around a little bit. The line through Capreol and Armstrong and Hornepayne that you are talking about is considered to be a remote, and the subsidies that we generate and get include that line. That is not cost recovery there.

Mr. Angus: But you are already there by mandate, so is it costing you any extra? Is it a comparison of what your costs would be if you were on the CP line, along the north shore, versus the northern line?

• 1040

Mr. Lawless: No. There's no cost comparison we make on that basis. The point is if you went over to the Thunder Bay-Winnipeg line, you would be incurring a cost that's not fully recoverable, and you would also have to go the other way, because it's a remote line.

Mr. Angus: Has VIA done any cost estimates to determine what it would cost, if you relocated the transcontinental to the southern line, to continue to provide some kind of service to the Allanwaters along the northern line?

[Traduction]

M. Angus: Il serait fort utile au comité d'en prendre connaissance.

En ce qui concerne le transcontinental, quelle part reçoit-il de la subvention de 350 millions de dollars?

M. Lawless: La somme n'est pas répartie de cette manière. La subvention est répartie en fonction des coûts, mais je puis vous dire qu'une partie non négligeable est consacrée au transcontinental.

Monsieur Paquette, avez-vous des chiffres?

M. Paquette: Je peux simplement vous donner nos coûts évitables pour le service Toronto-Vancouver. Ils s'élèvent à 46,5 millions de dollars, alors que nos recettes sont de 20 millions.

M. Angus: Puis-je en conclure que la subvention accordée au transcontinental est de 26,5 millions de dollars?

M. Paquette: Si vous faites le calcul avec les coûts évitables. Autrement dit, c'est la partie de la subvention qui permet de financer les coûts évitables.

M. Angus: Qu'en est-il de vos frais fixes?

M. Paquette: Je ne peux pas vous le dire, car nous ne faisons pas les calculs de cette manière.

M. Angus: En ce qui concerne le transcontinental et les régions éloignées, je crois vous avoir entendu dire plus tôt aujourd'hui, ou lors d'un autre débat, que la desserte des collectivités protégées vous coûtait environ 35 millions de dollars.

M. Lawless: Ce chiffre vaut pour les huit ou neuf collectivités éloignées.

M. Angus: Certaines d'entre elles se trouvent sur le trajet du transcontinental, surtout dans le Nord de l'Ontario. Je songe par exemple à Allanwater, à l'ouest d'Armstrong. La subvention est-elle calculée en tenant compte de cette collectivité? Si tel est le cas, quels coûts supplémentaires devez-vous assumer pour utiliser la voie septentrionale qui permet de desservir ces collectivités?

M. Lawless: Je vais vous répondre différemment. La voie dont vous parlez, qui passe par Capreol, Armstrong et Hornepayne, est considérée comme une voie éloignée; à ce titre, elle est prise en compte dans les subventions que nous obtenons. Il n'y a pas là de recouvrement des coûts.

M. Angus: Mais vous l'exploitez parce qu'on vous l'impose, ce qui doit donc vous coûter quelque chose de plus. Pouvez-vous comparer vos coûts d'exploitation de la voie septentrionale à ceux que vous devriez assumer si vous utilisiez la voie du CP le long de la côte nord?

M. Lawless: Non. On ne peut pas faire de comparaison de coûts à partir de là. Si on passait par la ligne Thunder Bay-Winnipeg, il faudrait assumer un coût qui n'est pas totalement recouvrable, et il faudrait aller aussi en sens inverse, parce qu'il s'agit d'une ligne éloignée.

M. Angus: VIA a-t-elle fait une estimation de ce qu'il en coûterait pour continuer d'offrir un certain service à la région d'Allanwater, sur la ligne septentrionale, si le transcontinental passait désormais par la ligne méridionale?

[Text]

Mr. Lawless: Mr. Angus, I think there's a number we should be able to give you. At the moment I don't know what it is, but I would venture that it's in the \$5 million or \$6 million bracket.

Mr. Angus: Per year.

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Angus: Could you provide that to the committee, please?

Mr. Lawless: Sure.

Mr. Angus: My final question is on the whole question of multi-modal. You announced last year that VIA and Greyhound are coming together for a terminal in Vancouver. I gather you have an arrangement with one of the bus companies in Atlantic Canada. Can you give us a sense of what VIA's action plan is for trying to integrate its operation with bus and air, and perhaps with urban transit?

Ms Keon Sirsly: We work actively with Canadian Airlines to market our rail service in conjunction with air service. We have had quite an aggressive program in place with Canadian Airlines for some years. We have been trying to convince them to sell a corridor air-rail package. They're a little reluctant to do that at this point because the market is in such disarray, but we hope in the longer term they will see some benefit in providing air one way and rail another.

Generally we've tended to have reasonably good relationships with the bus companies off-corridor, although our services meet, I guess, to provide connections to customers either coming to our train or coming off the train to markets we don't serve. In the corridor our relationships with the bus industry have not been cordial at all. We hope we will be able at some point to get where they will not view us as such a major threat and we will be able to integrate our services better.

We're looking forward to the bus industry coming into the Gare du Palais in Quebec City. That was announced some months ago, but I'm not sure exactly where it stands. We think that's a good sign.

Mr. Manley: There have been a lot of questions and a lot of explanations given on the subsidy today. I wonder whether perhaps Mr. Paquette could prepare for the committee an outline of what the subsidy is—operating, non-operating—and what it's based on. I for one am now more confused than I was at 9 a.m. about how you generate the subsidy and what it applies to.

Mr. Lawless: It is very complicated. But we'll be prepared to break it down into what we get, what the plan is, and where it goes.

Mr. Manley: Terrific.

[Translation]

M. Lawless: Monsieur Angus, nous pourrions sans doute vous fournir un chiffre. Pour l'instant, je ne l'ai pas, mais au pied levé je vous dirais que cela pourrait coûter entre 5 et 6 millions de dollars.

M. Angus: Par année?

M. Lawless: Oui.

M. Angus: Pourriez-vous nous fournir ce chiffre, s'il vous plaît?

M. Lawless: Volontiers.

M. Angus: En terminant, je voudrais aborder la question du transport multimodal. L'année dernière, vous avez annoncé que les sociétés VIA et Greyhound envisageaient d'ouvrir une gare commune à Vancouver. Si je ne me trompe, vous avez déjà conclu quelque chose avec une des compagnies de transport par autobus dans la région atlantique. Pouvez-vous nous donner une idée du plan d'action de VIA en vue d'intégrer ses opérations avec celles de transporteurs par autobus et par avion, voire avec le transport urbain?

Mme Keon Sirsly: Nous travaillons activement avec les Lignes aériennes Canadien pour aboucher notre service ferroviaire avec le service aérien. Depuis quelques années, le programme avec cette société est très actif. Nous essayons de convaincre les représentants de la société de vendre un forfait suivant un couloir air-rail. Le marché étant dans une situation désastreuse, on hésite à se lancer dès maintenant dans cette entreprise, mais nous espérons que la compagnie aérienne trouvera profit à offrir, à plus ou moins long terme, un trajet aérien dans un sens et ferroviaire dans l'autre.

En règle générale, nos rapports avec les compagnies de transport par autobus sont assez bons quand il s'agit des services à l'extérieur des couloirs, quoique nos services sont orientés de telle sorte que les voyageurs peuvent faire la correspondance avec nos trains, ou aller par autobus vers les destinations que nous ne desservons pas. Quand il s'agit des couloirs, nos rapports avec les compagnies de transport par autobus ne sont pas des plus cordiaux. Nous espérons trouver un moyen de les convaincre que nous ne constituons pas une menace et pouvoir donc procéder à une meilleure intégration de nos services.

Nous souhaitons vivement que les autobus se rendent jusqu'à la gare du Palais, à Québec. On a annoncé cela il y a quelques mois, mais je ne sais pas où en sont les choses. Un tel projet est bon signe.

M. Manley: On a beaucoup parlé dans les questions et les explications de subventions. M. Paquette pourrait-il préparer à l'intention des membres du comité une petite analyse des subventions d'exploitation et autres et nous expliquer sur quoi elles sont fondées? Pour ma part, les choses sont encore plus embrouillées qu'elles ne l'étaient à 9 heures ce matin, et je ne sais pas comment vous calculez la subvention et à quoi elle s'applique.

M. Lawless: C'est très compliqué. Je vais vous préparer une liste de ce que nous obtenons, de ce qui est prévu et de l'utilisation de ces sommes.

M. Manley: A la bonne heure.

[Texte]

The Chairman: I want to thank the VIA Rail officials for being here.

The committee will resume after the vote.

• 1044

• 1116

The Chairman: I would like to welcome the witnesses from the National Transportation Agency. We have with us this morning Mr. Thompson, the Executive Director; Suzanne Clément, who is the Secretary and Director General; Gavin Currie, the Director General for Market Entry and Analysis; and Doug Rimmer, Chairperson of the Working Group on the Comprehensive Review.

I understand that your opening statement will be given by Mr. Thompson. Is that correct?

Mr. Keith W. Thompson (Executive Director, National Transportation Agency of Canada): Yes.

The Chairman: After that I will ask each of our members to comment and/or ask questions of the witnesses. I invite you, Mr. Thompson, to proceed.

Mr. Thompson: Thank you, Mr. Chairman, for asking us to appear before your committee to speak about the annual reviews.

As this committee is well aware, a comprehensive change of Canada's transportation legislation was passed by Parliament in 1987. Canada's new transportation legislation, which consists of the National Transportation Act, the Motor Vehicle Transport Act, and the Shipping Conferences Exemption Act, went into effect in 1988. The legislation was designed to promote greater competition in the industry, with the goal of creating an environment within which the carrier industries would be more responsive to the needs of shippers and travellers.

Under section 267 of our act, the agency was required to review the operation of the new legislation and report to the minister in each of the years 1988, 1989, 1990 and 1991. The mandate to undertake the annual reviews expired with the 1991 review, but was extended for two years at the request of the Minister of Transport.

The annual reviews were required to consider impacts of the legislation, more specifically changes in prices and levels of service offered by carriers; changes in the structure and performance of the transportation industry, including employment; how the agency handled complaints and applications; effects of the rail access provisions such as competitive line rates on railways; rail line abandonments; and other matters the minister might refer to the agency.

The agency submits its reviews to the minister by May 31 of the following year. The reviews are tabled in the House and Senate within 15 sitting days and then are distributed widely to industry and other interested parties. The agency's annual reviews are not policy documents; however, we understand that transportation policy-makers have found them useful in their work.

[Traduction]

Le président: Je tiens à remercier les représentants de VIA Rail.

Le comité reprendra ses travaux après le vote.

Le président: Je voudrais souhaiter la bienvenue aux représentants de l'Office national des transports. Nous accueillons ce matin M. Thompson, directeur exécutif, Suzanne Clément, qui est secrétaire de l'office et directrice générale, Gavin Currie, directeur général de l'Entrée sur le marché et de l'analyse du marché; et Doug Rimmer, président du Groupe de travail sur l'examen exhaustif.

Vous voulez faire une déclaration liminaire, n'est-ce pas, monsieur Thompson?

M. Keith W. Thompson (directeur exécutif, Office national des transports du Canada): Oui.

Le président: Quand vous aurez terminé, les membres du comité feront des observations ou poseront des questions. Allez-y, monsieur Thompson.

M. Thompson: Merci, monsieur le président, de nous avoir invités à comparaître devant le comité pour vous parler des examens annuels.

Votre comité sait bien qu'en 1987, le Parlement a voté un remaniement en profondeur de la législation du Canada en matière de transports. La nouvelle législation canadienne sur les transports—la Loi de 1987 sur les transports nationaux, la Loi de 1987 sur les transports routiers et la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes—est entrée en vigueur en 1988. Cet ensemble de lois a été conçu pour favoriser une plus grande concurrence au sein de l'industrie afin de créer un cadre permettant aux transporteurs d'être plus sensibles aux besoins des expéditeurs et des voyageurs.

L'article 267 de la loi dispose que l'office est tenu de faire l'étude de l'exécution de la nouvelle législation des transports et d'en faire rapport au ministre chaque année, soit 1988, 1989, 1990 et 1991. À la demande du ministre des Transports, le mandat qui autorisait l'office à entreprendre des examens annuels jusqu'en 1991 a été prolongé de deux ans.

Les examens annuels étaient nécessaires si l'on voulait évaluer l'incidence de la législation, notamment sur les prix et les niveaux de services offerts par les transporteurs; les structures et les performances de l'industrie des transports (y compris celles du marché de l'emploi); le mode de traitement des plaintes et des demandes par l'office; l'accès des compagnies de chemins de fer aux services concurrentiels (prix de ligne concurrentiels); l'abandon des lignes ferroviaires et d'autres questions dont le ministre peut saisir l'office.

L'office dépose ses examens auprès du ministre au plus tard le 31 mai de l'année suivante, pour dépôt à la Chambre des communes et au Sénat dans les 15 jours de séance suivants, après quoi ces examens sont diffusés pour que l'industrie et les parties intéressées en prennent connaissance. Les examens annuels de l'office ne sont pas des documents de politique. Toutefois, nous savons que les décideurs les trouvent utiles lors de leurs réflexions.

[Text]

[Translation]

• 1120

The review process used by the agency is based on the following sources of information: institutional data sources such as Statistics Canada, provincial departments, etc.; a comprehensive survey program that solicits data and views from users of air, rail, highway and marine transportation services, resulting in the most extensive shipper/traveller data base of its kind; and consultations with shippers and shipper groups as well as carriers, provincial and federal government departments. This consultation takes place between April 1 and December 31. We have generally had over 300 of these sessions each time we do this.

In addition, for each review, the agency has received and considered submissions from all parties interested in bringing forward how the new laws have affected them.

In conclusion, the annual reviews, focused as they have been to meet the needs of legislators, have provided succinct and useful data which others have found valuable. The agency is pleased that in addition to fulfilling its mandate in the development of its annual reviews, it has provided documents that have been of wider benefit.

At present, as a complement of the annual review, we have commenced issuing a series of monthly bulletins to provide more timely reporting on current trends and issues in the industry.

We would be pleased today to try to answer your questions. If material of a detailed nature is available which we do not have with us, we would be pleased to provide that to you in writing as soon as possible.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Thompson.

We will start off with Mr. Manley.

Mr. Manley: Thank you, Mr. Chairman.

Recently, the agency received notice of an application with respect to a proposed transaction involving Canadian Airlines and American Airlines. There have been a number of interventions, I understand, with respect to that application. Would you outline for the committee the procedure and the steps that are going to be involved in dealing with this application and the considerations that are relevant to the timing and the forward processing of the application?

Mr. Thompson: I will ask Mr. Currie to address that question.

Mr. Gavin Currie (Director General, Market Entry and Analysis Branch, National Transportation Agency of Canada): Mr. Chairman, we have received such an application. The agency gave formal receipt of notice of application on January 28. This started the clock ticking, as it were, and started a 120-day statutory period within which the agency must render a decision on the application.

On February 1 a notice of the application was published in the *Canada Gazette* inviting objections from interested parties. To date we have received three objections. These are important in that they give the agency jurisdiction. The act is such that if no objections are received, then there is no jurisdiction for the agency to render a decision.

Le processus d'examen de l'office se fonde sur les sources d'information suivantes: les données des institutions, notamment Statistique Canada, les ministères provinciaux, etc.; un programme d'enquête en profondeur auprès des usagers des services de transport aériens, ferroviaires, routiers et maritimes qui a produit la base de données sur les transporteurs et les voyageurs la plus vaste en la matière; des réunions avec les expéditeurs et les groupes d'expéditeurs, avec les transporteurs et avec les ministères fédéraux et provinciaux. Ces consultations ont lieu entre le 1^{er} avril et le 31 décembre. D'ordinaire, cela donne lieu à plus de 300 réunions.

De plus, pour chaque examen, l'office a reçu et étudié les mémoires de toutes les parties intéressées qui ont voulu lui faire part de l'incidence de la nouvelle législation sur elles.

En conclusion, les examens annuels, qui visent à combler les besoins des législateurs, ont produit à leur intention des données succinctes et utiles, que d'autres ont également trouvées tout à fait opportunes. L'office est heureux d'annoncer qu'en plus d'avoir mené à bien son mandat relativement aux examens annuels, il a fourni des documents d'une utilité plus générale.

Actuellement, l'office fournit un complément d'information sous forme de bulletins mensuels qui offrent des rapports plus ponctuels sur les tendances et les enjeux courants dans l'industrie.

C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions. Si des documents plus détaillés peuvent vous être utiles, nous nous ferons un plaisir de vous les faire parvenir dans les plus brefs délais.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Thompson.

Nous allons commencer par M. Manley.

M. Manley: Merci, monsieur le président.

Récemment, l'office a reçu un avis concernant un projet de transaction entre les Lignes aériennes Canadien et American Airlines. Cette demande a donné lieu à certaines interventions. Pouvez-vous nous décrire la procédure, étape par étape, à laquelle cette demande sera soumise, en nous expliquant l'échéancier et la façon dont cette demande sera traitée?

M. Thompson: C'est M. Currie qui répondra à cette question.

M. Gavin Currie (directeur général, Entrée sur le marché et analyse du marché, Office national des transports du Canada): Monsieur le président, nous avons effectivement reçu cette demande. L'avis est parvenu à l'office le 28 janvier. À ce moment-là, les délais commencent à courir, et cela signifie que l'agence doit prendre une décision avant l'expiration d'un délai statutaire de 120 jours.

Le 1^{er} février, un avis de demande a été publié dans la *Gazette du Canada* pour que les parties intéressées expriment leur opposition éventuellement. Jusqu'à présent nous avons reçu trois avis d'opposition. Ainsi, l'office a matière à décider. En effet, la loi dispose que s'il n'y a pas d'opposition, l'office n'a pas compétence pour rendre une décision.

[Texte]

With the jurisdiction, the agency now has to look at the issue and assess whether or not the proposed acquisition is in the public interest. The agency has wide discretion as to how to do this, but has decided to hold public hearings. These will commence on March 22 in Calgary and will be continued on April 5 in Hull.

Based on the material received at these hearings, other material received by the agency, it will be up to the agency to decide whether or not the application is in the public interest. This decision must be rendered by May 28. Subsequent to that, there is a 30-day period when the Governor in Council may rescind the decision of the agency.

That, Mr. Chairman, is an overview of the process. If you would like more details, I will be happy to try to provide them.

Mr. Manley: Has the composition of the panel to determine this case been named at this stage?

Mr. Thompson: Yes, it has been determined.

Mr. Manley: Has it been made public?

Mr. Thompson: The members of the panel, if you would like to know, are the acting chairman, Madam Micheline Beaudry, Mr. Keith Penner, Mr. George Minaker, Mr. Edmund O'Brien and Mr. Kenneth Ritter. It will be a five-person panel. It's not customary for us to have five-person panels, but this is obviously a very important case with national implications, so to the extent we can, we have attempted to have members from various parts of Canada on the panel.

• 1125

Mr. Manley: Staying with the airline issue for a moment, as you're aware, important aspects of the airline situation, including matters that have consequences for the hearings we've just been talking about, are being decided in the Competition Tribunal of Canada as a result of hearings being conducted there at the present time. In your annual report you had indicated an intention to work to develop a policy concerning computer reservation services, which is precisely the issue before the tribunal. What has happened to this anticipated work? Is it completed? Is it in process? Is it going to be made public?

Mr. Thompson: Mr. Chairman, on November 22, 1989, the chairman of the agency received a letter from the Minister of Transport requesting that the agency take part in a policy development process and draft regulations governing computer reservation systems in Canada as they relate to the provision of air carrier services. The minister directed that Transport Canada, in consultation with an interdepartmental group consisting of the agency, Consumer and Corporate Affairs, External Affairs, and Tourism Canada, develop a policy towards the regulation of computer reservation systems. The agency, in consultation with an interdepartmental working group composed of the same departments, would then be responsible for the development of regulations required to implement these policy objectives.

[Traduction]

Fort de cette compétence, l'office peut donc analyser le marché proposé et déterminer s'il servira le bien public. L'office a toute la latitude nécessaire quant à la façon de procéder, mais il a choisi les audiences publiques. Ces audiences commenceront le 22 mars à Calgary et se poursuivront le 5 avril à Hull.

D'après ce que nous entendrons lors de ces audiences, d'après d'autres documents qui seront déposés auprès de l'office, il incombera à l'office de décider si oui ou non cette demande sert l'intérêt public. La décision de l'office doit être rendue avant le 28 mai. À partir de cette date, commencera une période de 30 jours au cours de laquelle le gouverneur en conseil pourra renverser la décision de l'office.

Monsieur le président, voilà en gros le processus. Si vous voulez d'autres détails, je me ferai un plaisir de vous les fournir.

M. Manley: A-t-on déjà constitué le groupe qui va délibérer dans ce cas-ci?

M. Thompson: Oui, c'est fait.

M. Manley: Les noms ont-ils été rendus publics?

M. Thompson: Ce groupe sera composé de la présidente suppléante, M^{me} Micheline Beaudry, de MM. Keith Penner, George Minaker, Edmund O'Brien et Kenneth Ritter. Il s'agit de cinq personnes au total. Ce n'est pas la coutume, mais, manifestement, l'enjeu est de taille et comporte des incidences nationales, et c'est pourquoi nous avons essayé de réunir au sein de ce groupe des représentants de diverses régions du Canada.

M. Manley: Demeurons un instant dans le domaine du transport aérien. Comme vous le savez, le Tribunal canadien de la concurrence tient actuellement des audiences qui aboutiront à des décisions sur des aspects importants du transport aérien, notamment sur des questions qui pourraient avoir une incidence sur les audiences dont vous venez de parler. Dans votre rapport annuel, vous dites avoir l'intention d'élaborer une politique concernant les systèmes de réservation électroniques, ce qui est la question précisément dont est saisi le tribunal. Où en êtes-vous? Votre travail est-il terminé? Est-il toujours en cours? Va-t-on rendre les résultats publics?

M. Thompson: Monsieur le président, le 22 novembre 1989, le président de l'office a reçu une lettre du ministre des Transports demandant à l'office de participer au processus d'élaboration d'une politique et de règlements concernant les systèmes de réservation électroniques au Canada, notamment en ce qui a trait au transport aérien. Le ministre a demandé que Transports Canada, de concert avec un groupe interministériel formé notamment de représentants de l'office, de Consommation et Corporations Canada, du ministère des Affaires extérieures et de Tourisme Canada, élabore une politique en vue de la prise de règlements en ce qui a trait aux systèmes de réservation électroniques. Puis, conjointement avec un groupe de travail interministériel composé de représentants des mêmes organismes, l'office aurait pour tâche de mettre au point les règlements nécessaires à la concrétisation des objectifs de la politique.

[Text]

During the week of March 5, 1990, Transport Canada sent a consultation paper to the industry. Having studied the responses, Transport Canada officials sent a revised consultation paper on January 15, 1991. On April 18, 1991, the agency wrote to the Minister of Transport expressing our concern about the delay in the development of the policy. We were advised by the minister that the development of this policy should await three things. The first is interested parties' comments on the draft Canadian policy. We understand that this was completed in February 1991. Second, it should await the United States' review of its CRS regulations. We understand that this was completed in September 1992. Third, the treatment of computer reservations reciprocity in the Canada-U.S. bilateral negotiation, as far as I am aware, has not been on any of the agendas of that particular negotiating process.

The current status is that we are still in the process of trying to develop a policy. We believe a policy is required, because at the moment the only thing we have is the consent order of the tribunal. The consent order of the tribunal was developed to address a very specific situation and it's not a very satisfactory regulatory measure. As we see now, there has been an application to vary that particular consent order. I, of course, do not know the outcome of that process.

To summarize, what we have at the moment is a policy development process that would have to precede the making of regulations. It was the intention of the minister that the interdepartmental committee would develop the policy. I assume the policy would then be considered by the minister and perhaps cabinet. Following that, we were to be mandated to develop the regulations and, after that, to administer the regulations with respect to this CRS policy.

Mr. Manley: Is the agency bound by the timetable the minister sets in this case, or is the agency capable of proceeding on its own to develop and propose a policy?

Mr. Thompson: Our reading of the legislation suggests that an amendment to the National Transportation Act is required in section 2. Originally it had been expected that CRS regulation might be done pursuant to a provision of the Aeronautics Act. We've taken a look at that, as have the lawyers at Transport Canada, and we're of the opinion that the Aeronautics Act is not an appropriate legislative vehicle for regulating this sort of system. Therefore our position is that an amendment to the legislation is required, and this would probably be to section 2 of the act. So before doing anything, really, we would have to proceed with an amendment to the act. This doesn't hold up the development of a policy. We could even work on draft regulations, but always with the understanding that the legislative underpinning is not there.

[Translation]

Pendant la semaine du 5 mars 1990, Transports Canada a envoyé un document de consultation aux personnes intéressées dans le secteur. Après avoir étudié les réponses à ce document de consultation, les fonctionnaires de Transports Canada ont expédié le 15 janvier 1991 un document de consultation révisé. Le 18 avril 1991, l'office a écrit au ministre des Transports, car il s'inquiétait des retards dans l'élaboration de la politique. Le ministre nous a répondu que cette politique ne pouvait être élaborée qu'une fois que trois étapes seraient franchies. Tout d'abord, il fallait attendre que les parties intéressées fassent parvenir leurs remarques concernant l'ébauche de la politique canadienne. Cela est fait depuis février 1991. Deuxièmement, il fallait attendre que les États-Unis aient terminé l'examen de leurs propres règlements concernant les systèmes de réservation par ordinateur. Cela est fait depuis septembre 1992. Troisièmement, la question de la réciprocité des systèmes de réservation électroniques du Canada et des États-Unis n'a pas été inscrite à l'ordre du jour des négociations bilatérales, que je sache.

Autrement dit, le processus d'élaboration de la politique n'est pas terminé. Nous pensons qu'une politique s'impose, car pour l'heure nous ne disposons que d'une ordonnance de consentement du tribunal. Cette ordonnance vise une situation très précise et ne constitue pas une mesure réglementaire très satisfaisante. En outre, on a déposé une demande pour modifier cette ordonnance de consentement. Quant à moi, je ne sais pas ce que cela a donné.

En résumé, pour l'instant nous avons un processus d'élaboration d'une politique qui doit être mené à bien avant la prise de règlements. Le ministre voulait que le comité interministériel élabore la politique, et je suppose qu'ensuite, le ministre, et peut-être le Cabinet, l'aurait analysée. Après cela, nous devons préparer des règlements, puis nous aurions eu pour tâche d'appliquer ces règlements à la lumière de la politique sur les systèmes de réservation électroniques.

M. Manley: L'office doit-il se conformer au calendrier imposé par le ministre, ou peut-il procéder de son propre chef à l'élaboration d'une proposition de politique?

M. Thompson: D'après notre interprétation de la loi, il faudrait une modification à l'article 2 de la Loi sur les transports nationaux. Au départ, on envisageait que les règlements touchant les systèmes de réservation électroniques pourraient être pris en vertu d'une disposition de la Loi sur l'aéronautique. Les avocats du ministère des Transports et nous-mêmes nous sommes penchés sur la question, et nous pensons que la Loi sur l'aéronautique n'est pas la mesure législative appropriée pour réglementer ce genre de systèmes. Nous préconisons donc une modification à la loi qui nous régit, en l'occurrence une modification de l'article 2 de cette loi. Avant quoi que ce soit, il faudrait donc modifier la loi. Cela n'empêche pas l'élaboration d'une politique. Nous pourrions même mettre en chantier une ébauche de réglementation dans l'attente de la mesure législative appropriée.

[Texte]

[Traduction]

• 1130

Mr. Manley: My question was really directed to the policy development process. You've outlined the items that were indicated as required to complete the development of the policy, including the discussion of the issue in the bilateral, and all of these things would appear to impede completion of it. But as we're seeing with the proceedings in the tribunal, events are overtaking us very rapidly, not just in the CRS situation but in the airline industry in general. I'm wondering whether the agency, notwithstanding these obstacles that have come out of the department, is proceeding with its own ideas on what a policy would look like and what the regulations would look like given the statutory authority to enact them.

Mr. Thompson: It was the very clear intention and direction of the minister of the day in 1989 that all policy development with respect to this subject would be done by the department. The department would have the lead role and would consult other departments. As you can appreciate, as a regulatory agency we have to be very careful not to enter the field of policy development. That is something that others do not appreciate very much. What we tend to do is say that they should develop the policy, and if we're going to then implement it we will prepare a scheme to do that. To answer your question, I would not think it would be appropriate at this time for the agency unilaterally to purport to develop policy in this regard.

Mr. Manley: Will your decision in the AMR-Canadian-PWA transaction not imply some policy with respect to CRS systems in Canada? I realize you don't want to get into the details of that case, but I find it hard to see how you can come to a conclusion on the public interest in that case without talking about the consequences for a CRS system, which implies that you have a policy.

Mr. Thompson: I don't think we have to get very deep into computer reservation systems for the purpose of this hearing. We recognize that at the moment, the issue of a computer reservation system is in another forum, another tribunal. We might in passing, as a very general element of the public interest, take a look at that, but I wouldn't consider this to be one of the central issues in the case.

Mr. Manley: I don't want to get too close to that case, Mr. Chairman, for obvious reasons. Perhaps I'll leave it there but ask you a different question on the state of the airline industry in general.

You may have had a chance to review the evidence that Mr. Harris presented to this committee last week. He basically painted a scenario in which the two major carriers in Canada are losing a lot of money and yet are facing competition at prices, certainly in prime routes, that are below what they can charge and still operate on a profitable or even a break-even basis. The conclusion is that in the current environment, the carriers were being driven to a

M. Manley: Ma question visait plus particulièrement le processus d'élaboration de la politique. Vous avez donné la liste des étapes qu'il fallait franchir pour l'élaboration de la politique, notamment des négociations bilatérales, et il semble qu'il y ait ainsi passablement d'empêchements. Comme on peut le constater d'après les audiences du tribunal, nous sommes en train d'être dépassés rapidement par les événements, et non pas seulement pour ce qui est des systèmes de réservation électroniques, mais aussi dans le secteur aérien en général. L'office, malgré les empêchements décrits par le ministère, n'en poursuit-il pas moins son idée au sujet de ce que devraient être la politique et la réglementation, étant donné qu'il détient le pouvoir légal d'appliquer ces règlements et cette politique?

M. Thompson: Le ministre à l'époque, en 1989, tenait clairement, et c'est la consigne qu'il a donnée, à ce que l'élaboration de la politique se fasse au sein du ministère. Cela devait se faire sous la houlette du ministère, en collaboration avec d'autres ministères. Vous comprendrez qu'en tant qu'organisme de réglementation nous devons bien nous garder de nous immiscer dans le domaine de l'élaboration de la politique, au risque de nous rendre peu populaires. Nous préconisons donc que l'élaboration de la politique se fasse ailleurs, et, puisque l'office doit l'appliquer, il propose de préparer un plan à cette fin. En résumé, pour répondre à votre question, je ne pense pas qu'il soit opportun pour l'heure que l'office prétende de son propre chef élaborer la politique.

M. Manley: La décision que vous prendrez dans la transaction American Airlines-Canadien-PWA ne suppose-t-elle pas une forme de politique canadienne en matière de systèmes de réservation électroniques? Je sais que vous ne voulez pas nous donner de détails à ce sujet, mais comment pourriez-vous parvenir à une conclusion dans l'intérêt public sans prendre en compte les conséquences qu'elle aurait pour les systèmes de réservation électroniques, ce qui suppose une politique, n'est-ce pas?

M. Thompson: Je ne pense pas que nous devions analyser ici en profondeur les systèmes de réservation par ordinateur. Il faut bien dire que pour l'heure, un autre tribunal est saisi de la question des systèmes de réservation électroniques. Pour le bien public, d'un point de vue très général, il se peut que nous nous penchions sur cette question, mais je ne dirais pas qu'elle est centrale dans l'affaire que nous entendrons.

M. Manley: Pour des raisons évidentes, je ne veux pas parler de cette question trop en détail. Je la laisse donc de côté pour aborder une question qui touche le secteur aérien en général.

Vous avez peut-être eu l'occasion de lire le témoignage de M. Harris devant les membres du comité la semaine dernière. Essentiellement, il a décrit les deux grands transporteurs aériens canadiens comme des sociétés qui essuient des pertes; pourtant, leurs concurrents, certainement sur les parcours principaux, offrent des tarifs inférieurs à ceux qu'ils peuvent offrir tout en demeurant rentables, du moins tout en faisant leurs frais. De tout cela, on conclut que dans

[Text]

position of unprofitability in order to maintain their market share, and they really had no choice except to continue to bleed until something happened, I guess preferably, if I could put words in Mr. Harris's mouth, a major increase in volume. Apart from that everybody was going to keep losing money.

• 1135

In its work, is the agency giving thought to what policy directions need to be taken in order to ensure that we continue to have a viable multi-player airline transportation industry in Canada, given the dilemma Mr. Harris painted in his testimony?

Mr. Thompson: Once again, we would not wish to offer any policy views on the matter. That is a matter for development by the Minister of Transport, cabinet, and members of Parliament. Our role is confined to carrying out the instructions we get from Parliament. We have no policy ideas to present. That would be more appropriately an area for the minister to respond on.

Mr. Manley: It would be nice if he would respond on that.

Mr. Angus: I want to continue along the same line as Mr. Manley, but on a slightly different tack. You've made it very clear that it's not the role of the NTA to set policy. However, through the course of your work, whether it's in applications for rail line abandonments or as you review pricing in a particular mode or uncompetitive aspects of a particular mode, do you feel it's the responsibility of the NTA to indicate to the minister the absence of clear policy or the need to re-examine an existing policy?

Mr. Thompson: We are not specifically required to do that, but if one reads our annual reviews, we do, by what we say and what we don't say, point out where we think there may be some difficulties. But primarily the arrangement that we and most tribunals have is that the minister doesn't get involved in our cases and we don't get involved in his policy. We find this works out fairly well.

Certainly if we are dealing with a case and there is some difficulty with the case or some procedural difficulty, we will announce that. For example, when we made our submission last summer to the comprehensive review panel, we included a number of references to some of the legislative shortcomings we saw in the act. There was nothing of any earth-shattering importance, but there were a number of procedural matters we thought could be improved. There has been, for example, public criticism of the procedure in branch line abandonments as being somewhat too complicated and taking too much time.

I think we may have made an exception to our rule. I think we have mentioned in some of our public utterances that we wish section 175 was in effect—that is, the transitional funding section that would provide some

[Translation]

le climat actuel, les transporteurs sont forcés d'accepter une situation non rentable pour préserver leur part du marché et ne peuvent que prendre leur mal en patience jusqu'à ce que quelque chose se produise, c'est-à-dire, en extrapolant à partir des propos de M. Harris, jusqu'à ce qu'il y ait une augmentation majeure du volume. À défaut de cela, toutes les compagnies vont continuer de perdre de l'argent.

Réfléchit-on à l'office à l'orientation et aux décisions qu'il faudrait prendre si nous voulons continuer d'avoir au Canada un secteur du transport aérien viable et comportant plusieurs entreprises qui se font concurrence, compte tenu du dilemme que M. Harris nous a décrit dans son témoignage?

M. Thompson: Je répète que nous ne souhaitons pas exprimer un point de vue d'ordre politique sur cette question. Cette tâche incombe au ministre des Transports, au Cabinet et aux parlementaires. Notre rôle se limite à exécuter les instructions que nous donne le Parlement. Nous n'avons pas d'idées à présenter quant aux politiques à suivre. Ce serait plutôt au ministre de se prononcer là-dessus.

M. Manley: J'aimerais bien qu'il réponde à cela.

M. Angus: Je vais continuer dans la même veine, mais sous un angle légèrement différent. Vous avez dit très clairement que ce n'est pas le rôle de l'Office national des transports que d'établir la politique à suivre. Toutefois, dans le cadre de votre travail, quand vous étudiez les demandes d'abandon de lignes ferroviaires, ou encore quand vous vous penchez sur les tarifs en vigueur dans un mode de transport donné ou sur le manque de concurrence dans un autre mode, estimez-vous qu'il incombe à l'ONT de signaler au ministre l'absence d'une politique claire ou la nécessité de reconsidérer une politique en vigueur?

M. Thompson: Nous ne sommes pas expressément tenus de le faire, mais il suffit de lire nos rapports annuels pour constater que nous signalons effectivement, parfois explicitement, parfois implicitement, les difficultés qui peuvent se poser à notre avis. Mais essentiellement, l'arrangement qui s'applique à l'office et à la plupart des tribunaux administratifs, c'est que le ministre ne se mêle pas de nos affaires, et nous ne nous occupons pas de sa politique. Nous trouvons que cela fonctionne assez bien.

Assurément, si des difficultés particulières ou de procédure se posent dans un cas particulier, nous allons l'annoncer. Par exemple, dans le document que nous avons présenté l'été dernier à l'équipe qui s'occupe de l'examen complet, nous avons inclus un certain nombre d'observations sur les faiblesses et lacunes que nous avons relevées dans la loi. Il n'y avait là rien qui soit d'une importance extraordinaire; il s'agissait plutôt d'une série d'améliorations qu'il nous semblait possible d'apporter à la procédure en vigueur. On a par exemple entendu des intervenants critiquer publiquement la procédure appliquée pour l'étude des demandes d'abandon d'embranchements, procédure que l'on juge trop compliquée et trop longue.

Nous avons peut-être fait une exception à notre règle. Je pense que nous avons déjà dit publiquement que nous aimerions que l'article 175 soit en vigueur. Il s'agit de l'article qui prévoit un financement transitoire afin d'offrir

[Texte]

assistance where a branch line is going to be abandoned and some money might be spent to build a loading dock for trucks or whatever. That is about as far as we have allowed ourselves to proceed in terms of policy comment.

Mr. Angus: We know from public comments by others, particularly CN and CP, that we're in line for a major restructuring of rail in this country. CP has announced its intention to abandon its line from Sherbrooke to Saint John. CN and CP have announced the consolidation—and that may not be the correct term—of their systems in the Ottawa Valley. They have jointly announced a review of everything east of Winnipeg to see if they can consolidate. There's the sale of the line into Cape Breton. There has been some fairly major restructuring.

• 1140

Does the NTA feel that it has received, either through the National Transportation Act or through any other communications from the minister, sufficient guidance to judge these applications once they do come before you, in more than just the application of an examination of the whole system to determine whether, from the point of view of the NTA or the country, any further restructuring through elimination of main lines is appropriate? Do you get a sense that you have enough direction to be able to make those judgments?

Mr. Thompson: At the moment we're not in receipt of any direction from the minister on these cases. Our only guideline is what the act says. Second, of course, we don't choose the line for which the application is made. That's a decision made by the railway company. As a result it's possible to say that abandonments are taking place in a way that doesn't necessarily point to any comprehensive overview of the matter. We tend to get an application for a line here and there and so on, and we must deal with these applications as they arise.

Mr. Angus: Independently of any other applications.

Mr. Thompson: Yes, and we must deal with them in accordance with a fairly detailed prescription of procedure that is contained in the act.

Mr. Angus: There's a section of the act that says transportation is a key to regional economic development. How much weight do you put on that consideration as opposed to the sections of the act that talk about the need for a healthy and viable rail company? Are they equal? Is one stronger than the other?

Mr. Thompson: I think the provision in section 3 that you refer to is intended to be an element or a component of the public interest. Certainly in applications in which the clear test is the public interest, we would refer to all of the elements of the public interest and they would all play a part in assessing the merits of the case.

[Traduction]

une aide dans le cas où un embranchement doit être abandonné et où il faut dépenser de l'argent pour construire par exemple une rampe de chargement pour les camions. Nous ne nous sommes jamais permis d'aller plus loin pour ce qui est des observations concernant la politique.

M. Angus: Nous savons, pour avoir entendu des propos d'autres intervenants, notamment des représentants du CN et du CP, que l'on doit s'attendre à d'importants bouleversements dans le secteur ferroviaire au Canada. Le CP a annoncé qu'il avait l'intention d'abandonner sa ligne de Sherbrooke à Saint John. Le CN et le CP ont annoncé leur intention de procéder à la consolidation—j'emploie ce mot faute d'un terme plus juste—de leur réseau dans la vallée de l'Outaouais. Les deux compagnies ont annoncé conjointement qu'elles allaient passer en revue tous leurs services à l'est de Winnipeg pour voir s'il y avait moyen de les consolider. Par ailleurs, il y a la vente de la ligne au Cap-Breton. Il y a donc eu des changements assez profonds.

Estimez-vous que l'office a en main tous les outils voulus, c'est-à-dire, outre la Loi sur les transports nationaux, toute autre communication que vous auriez reçue du ministre, pour vous prononcer en toute connaissance de cause quand vous serez saisis de ces demandes? Il s'agira en effet d'examiner alors l'ensemble du système afin de déterminer, du point de vue de l'ONT ou du pays dans son ensemble, s'il y a lieu de procéder à une refonte plus poussée du réseau en éliminant des lignes principales. Avez-vous l'impression que vous avez suffisamment d'outils en main pour pouvoir vous prononcer en toute connaissance de cause?

M. Thompson: Pour le moment, nous n'avons reçu aucune directive du ministre dans ces affaires. Nous ne pouvons que nous inspirer de la loi elle-même. Deuxièmement, ce n'est évidemment pas nous qui choisissons la ligne qui fait l'objet d'une demande. C'est la compagnie de chemin de fer qui prend cette décision. Il est donc possible de dire que ces abandons de lignes se font d'une manière telle qu'ils n'exigent pas nécessairement une étude globale de la question. On reçoit plutôt une demande pour une ligne ici et une autre là, et nous devons nous prononcer sur ces demandes au fur et à mesure.

M. Angus: Indépendamment des autres demandes dont vous êtes saisis.

M. Thompson: Oui, et nous devons nous prononcer là-dessus en appliquant une procédure qui est décrite de façon assez précise dans la loi.

M. Angus: Il y a un article de la loi qui dit que les transports sont un facteur primordial du développement économique régional. Quel poids accordez-vous à cette considération, par opposition aux articles de la loi où il est question de la nécessité d'avoir une compagnie de chemin de fer viable et rentable? Les deux ont-ils le même poids, ou l'un pèse-t-il plus que l'autre?

M. Thompson: Je pense que la disposition de l'article 3 que vous avez citée est censée être un élément ou une composante de l'intérêt public. Il est certain que dans les cas où le principal critère à appliquer est l'intérêt public, nous prenons en considération tous les éléments de l'intérêt public dans notre évaluation.

[Text]

In the case of branch lines, there are some fairly specific financial tests laid down in the section. If an application is made and the agency comes to the conclusion that the line won't be economic in the future, that it's not economic now and there's very little chance it will be, then the line is to be abandoned. So in dealing with matters like branch-line abandonments where the provisions in the sections themselves are extremely directive and specific, there is less opportunity to apply the very general words of section 3.

Now if there's a purely public interest test, as in part VII, the acquisition section, then obviously to the extent that it's relevant, the agency would consider all of the elements of the public interest in section 3.

Mr. Angus: Therefore, when we're dealing with main lines, and we've now evolved into the elimination of main lines, I assume—and I can't remember the details of the act—there aren't the same kind of restrictive tests vis-à-vis the economics as there are in dealing with branch lines. Does the NTA have more freedom to weigh things in favour of the public interest as opposed to the commercial interest?

Mr. Thompson: No. As the law is currently written, if we were dealing with a main line we would also go through a series of tests of the economic prospects of the line.

There are two key elements in the application for a branch-line abandonment. The first is that the railway tends to have to show that it's losing money, and the second is that it must show that there's no current need for the service or that the need for the service is extremely low. Railways have complained that these two requirements are onerous for them and that they ought to be given the right to have greater abandonment freedom.

However, certainly when we apply the test of economic prospects, in a kind of backhanded way we're running a test on behalf of the railways. Considering the cost of maintaining that line, we determine whether the prospect of revenue from the line in the future is sufficient to justify the retention of that line. I should point out that in situations in which the agency finds that a line should be retained because the prospects are or seem to be encouraging, a subsidy is granted to the railway company recompensing it for its losses on that line for as long as the line is ordered retained.

• 1145

Mr. Angus: Staying on the subject of rail for a moment, one of the complaints from both CN and CP is that when the the National Transportation Agency legislation was passed, it granted to American companies something that was not

[Translation]

Dans le cas des embranchements, la loi énonce des critères financiers assez précis. Si l'office est saisi d'une demande et aboutit à la conclusion que l'embranchement en question ne sera pas rentable dans l'avenir, qu'il ne l'est pas maintenant et qu'il est fort peu probable qu'il le devienne, alors nous approuvons l'abandon de la ligne. Donc, quand nous étudions des questions comme les demandes d'abandon de lignes d'embranchement, les dispositions de la loi sont extrêmement précises et nous laissent très peu de latitude pour appliquer les dispositions très générales de l'article 3.

Par contre, s'il s'agit purement d'une question d'intérêt public, comme à la partie VII, portant sur les acquisitions, alors il est évident que dans la mesure où c'est pertinent, l'office va considérer tous les éléments de l'intérêt public énumérés à l'article 3.

M. Angus: Par conséquent, quand il s'agit de lignes principales, car nous en sommes maintenant rendus à l'élimination de lignes principales, je suppose—bien que je ne me rappelle pas précisément les détails de la loi—que les critères à retenir ne sont pas aussi contraignants en matière financière que dans le cas des lignes d'embranchement. L'office a-t-il davantage de liberté à ce moment-là pour appliquer des critères d'intérêt public, par opposition à l'intérêt commercial?

M. Thompson: Non. Aux termes de la loi actuelle, si nous devions nous prononcer sur le sort d'une ligne principale, nous devrions également appliquer toute une série de critères relatifs aux perspectives financières de la ligne.

Il y a deux éléments primordiaux à retenir dans une demande d'abandon d'embranchement. Le premier, c'est que la compagnie de chemin de fer doit démontrer qu'elle perd de l'argent; deuxièmement, elle doit prouver qu'il n'y a pas actuellement de besoin pour ce service, ou encore que le besoin est très faible. Les compagnies de chemin de fer s'en sont d'ailleurs plaintes, affirmant que ces exigences sont trop rigoureuses et qu'elles devraient avoir davantage de liberté pour ce qui est de l'abandon d'embranchements.

Cependant, il est certain que quand nous appliquons le critère des perspectives financières, nous nous trouvons en quelque sorte à faire le travail à la place des compagnies de chemin de fer. Compte tenu de ce qu'il en coûte pour maintenir la ligne en exploitation, nous devons décider si les perspectives de revenus provenant de cette ligne à l'avenir suffisent à justifier le maintien de cette ligne. Je signale d'ailleurs que lorsque l'office constate qu'il faut maintenir une ligne en exploitation parce que les perspectives sont ou semblent encourageantes, une subvention est alors accordée à la compagnie de chemin de fer pour la dédommager des pertes qu'elle a subies pour l'exploitation de cette ligne; cette subvention est versée pour toute la durée de l'ordonnance de maintien en exploitation de la ligne.

M. Angus: Toujours dans le secteur ferroviaire, l'un des griefs du CN et du CP, c'est que lorsque l'on a adopté la loi créant l'Office national des transports, on a accordé aux compagnies américaines un avantage non réciproque, à savoir

[Texte]

reciprocal, which was the ability of American rail lines to run into Canada and compete with CN and CP, whereas those companies did not have the ability to go down into the United States and do the same thing. Has the NTA tracked that situation in any way, to quantify the kind of competition American railways are creating in Canada?

Mr. Thompson: That argument was generally made in respect to competitive line rates. My colleagues may correct me, but I do not think there are any American companies performing transportation services in Canada at the moment on competitive line rates. If there is, it's only one—possibly the Methanol case in Alberta. In reality, over the last five or six years—and perhaps my colleague, Mr. Rimmer, can be more specific—the amount of traffic that has been carried on American railways coming into Canada has been extremely small.

Mr. Doug Rimmer (Chairperson, Working Group on the Comprehensive Review, National Transportation Agency of Canada): That's correct. In the course of our work we've also been made aware of a study that was done by Transport Canada, and it is essentially a gateway analysis. Traffic flows through various gateways were looked at. I'm going from memory, but the conclusion was essentially that, despite the competitive access provisions, there'd been no significant shift in traffic patterns, flows, or volumes over the last four years.

Mr. Angus: Yes. It's important information because, as you may know, this committee is part-way into a port-rail competitiveness study and we're waiting for the NTA review report in order to see where we go with the study. That's certainly been one of the arguments the railway representatives have made when speaking with us, and I'm glad you're able to respond in that way. It eliminates one of the other excuses they've been giving us.

In terms of safety, correct me if I'm wrong, but the NTA conducted the study of the Sarnia-to-Montreal route in terms of cross-border tanker cars. That was your study, as opposed to the TSB, was it not? Or was that done by Transport Canada?

Mr. Thompson: We have not had a rail safety function for a number of years.

Mr. Angus: No, I appreciate that, but didn't you do a study? You found out that a number of tanker cars coming in from the United States were getting through inspection procedures and being turned around?

Mr. Rimmer: Railway safety function remained with the National Transportation Agency for a period of just over a year, from January 1988 until approximately early 1989, when the multimodal safety board act came into effect. Then the accident investigation function, which was what was with us—

Mr. Angus: So perhaps the study was done during that one-year period.

[Traduction]

la permission de poursuivre les lignes américaines jusque dans le territoire canadien et de faire concurrence au CN et au CP, tandis que ces dernières entreprises ne peuvent pas en faire autant aux États-Unis. L'office a-t-il examiné la situation pour tenter de quantifier la concurrence des compagnies de chemins de fer américaines au Canada?

M. Thompson: Cet argument a généralement été invoqué au sujet des prix de ligne concurrentiels. Mes collègues me reprendront si je me trompe, mais je ne crois pas qu'il y ait actuellement de compagnie américaine offrant des services de transport au Canada à des prix de ligne concurrentiels. Il y en a peut-être une, mais une seule; il s'agirait du dossier Méthanol, en Alberta. En réalité, depuis cinq ou six ans—mon collègue, M. Rimmer, pourra peut-être préciser davantage—le trafic arrivant au Canada sur les voies ferrées américaines a été extrêmement réduit.

M. Doug Rimmer (président, Groupe de travail sur l'examen exhaustif, Office national des transports du Canada): C'est exact. Nous avons également pris connaissance d'une étude de Transports Canada, qui est essentiellement une étude des points d'entrée. On a examiné le trafic passant par divers points d'entrée. Je cite de mémoire, mais je crois que la conclusion générale était qu'en dépit des dispositions sur la concurrence, il n'y a pas eu d'évolution sensible au cours des quatre dernières années en matière de trafic, ou de volume transporté.

M. Angus: Oui. C'est un renseignement important, parce que, comme vous le savez peut-être, notre comité est engagé dans une étude sur la compétitivité des ports et des chemins de fer, et nous attendons les résultats de l'examen exhaustif de l'ONT pour établir l'orientation de notre étude. C'est assurément l'un des arguments que nous ont servis les représentants des compagnies de chemins de fer à qui nous avons parlé, et je suis content que vous m'ayez répondu nettement. Cela élimine l'une des excuses qu'ils nous ont servies.

Du point de vue de la sécurité, vous me reprendrez si je me trompe, mais je crois que l'office a effectué une étude portant sur les wagons-citernes transfrontières dans le corridor Sarnia-Montréal. C'est bien vous qui avez fait cette étude, n'est-ce pas? Ou bien, était-ce le Bureau de la sécurité des transports? Ou peut-être était-ce Transports Canada?

M. Thompson: Depuis des années, nous ne nous occupons plus de la sécurité dans le secteur ferroviaire.

M. Angus: Non, je le sais, mais n'avez-vous pas fait une étude? Vous avez constaté qu'un certain nombre de wagons-citernes arrivant des États-Unis étaient renvoyés de l'autre côté de la frontière à la suite des procédures d'inspection, n'est-ce pas?

M. Rimmer: L'Office national des transports ne s'est occupé de la sécurité dans les chemins de fer que pendant une période d'un peu plus d'un an, de janvier 1988 jusqu'au début de 1989, où la Loi sur le Bureau de la sécurité des transports est entrée en vigueur. À ce moment-là, le mandat d'enquêter sur les accidents, qui relevait de nous. . .

M. Angus: Peut-être l'étude a-t-elle été faite pendant cette période d'un an.

[Text]

Mr. Rimmer: —was transferred, and because I had responsibility for the group for at least part of that period, I do recall that there was some reference to some work on that, but I'm afraid I cannot recall the details.

Mr. Wilson: I confess to being ill prepared. I notice that this is a consideration of the annual report of the NTA, which I don't have in my possession, and there doesn't seem to be a copy of it around here at the moment. I want to ask how things were. The predecessor agency of the NTA was the Canadian Transport Commission, and I assume that its major activity was regulation, i.e., regulating the transportation industry. Changes were made and I'm told there were some provisions under the new process that haven't been used very much, such as competitive line rates, final offer arbitration, and so on.

• 1150

I want to ask what the major activity of the NTA is now and how the present workload compares with what it was during the days of the CTC.

Mr. Rimmer: In terms of the major activity of the organization, I would not be able to point to one principal function. From a program perspective, we're organized along three lines. We have the market entry and analysis branch, which essentially deals with people getting into or out of the transportation business. That's the group that deals with air licences and licences for new railways, should they start up in Canada.

We have another branch that deals with transportation subsidies. The primary subsidy legislation we administer is the Western Grain Transportation Act. There are also certain branch-line subsidies. I think there are also some small rail passenger subsidies that we administer.

The third major program area is dispute resolution. That program essentially involves a variety of different dispute resolution mechanisms that are available to interested parties, primarily shippers and individuals using the transportation system. For instance, our accessible transportation directorate, which looks after transportation services for persons with disabilities is part of the dispute resolution area, and we deal with various complaints with respect to services for persons with disabilities.

So those are the three prime program areas. We also administer another large program, which is the Atlantic Region Freight Assistance Program or MFRA-ARFAA, as it's commonly known, and that program is administered by our regional office in Moncton.

Agency activity levels have obviously changed. It would be difficult to say whether they have increased or decreased since the CTC was in existence because the functions themselves are different.

[Translation]

M. Rimmer: ... a été transféré. Comme j'étais responsable du groupe pendant au moins une partie de cette période, je me rappelle en effet que l'on avait fait du travail dans ce dossier, mais je crains de ne pas me rappeler les détails.

M. Wilson: Je dois avouer que je suis mal préparé. Je signale que cela découle du rapport annuel de l'ONT, que je n'ai pas en main, et il ne semble pas y en avoir d'exemplaire dans les alentours. Je voudrais savoir comment les choses se passaient. Avant l'ONT, il y avait la Commission canadienne des transports, et je suppose que cette dernière s'occupait essentiellement de réglementation, c'est-à-dire de dicter des règlements régissant le secteur des transports. Ensuite, on a fait des changements, et on me dit que la nouvelle législation comporte certaines dispositions que l'on a très peu évoquées, par exemple les prix de ligne concurrentiels, l'arbitrage des propositions finales, etc..

Je voudrais savoir quelle est actuellement la principale activité de l'ONT et comment la charge de travail actuelle se compare à ce qu'elle était à l'époque de la Commission canadienne des transports.

M. Rimmer: Je serais bien incapable de pointer du doigt une seule fonction qui serait la principale activité de notre organisation. Au point de vue des programmes, nous sommes structurés selon trois axes. Il y a la Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché, qui s'occupe essentiellement des entreprises qui entrent dans le secteur des transports et qui en sortent. C'est le groupe qui s'occupe des licences aériennes ou ferroviaires, le cas échéant, à supposer que de nouvelles compagnies de chemins de fer apparaissent au Canada.

Il y a ensuite une direction générale qui s'occupe des subventions au transport. La principale loi que nous sommes chargés d'appliquer en matière de subventions, c'est la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest. Il y a également certaines subventions versées pour des embranchements. Je crois que nous administrons aussi de petites subventions pour le service ferroviaire voyageur.

Le troisième grand domaine est celui du règlement des différends. Il s'agit de divers mécanismes de règlement des différends qui sont à la disposition des parties intéressées, surtout les expéditeurs et les particuliers qui utilisent le réseau des transports. Par exemple, notre Direction des transports accessibles, qui s'occupe des services de transport pour les personnes ayant un handicap, relève du secteur du règlement des différends, et nous nous occupons également de diverses plaintes relatives aux services offerts aux personnes ayant des handicaps.

Ce sont donc là les trois principaux programmes que nous administrons. Nous avons par ailleurs un autre important programme, à savoir le Programme de subventions aux transports des marchandises dans la Région atlantique, mieux connu sous son sigle anglais MRFA-ARFAA. Ce programme est administré par notre bureau régional de Moncton.

Il est évident que l'activité de notre organisme a changé avec le temps. Il serait difficile de dire si la charge de travail a augmenté ou diminué depuis que nous avons remplacé la CCT, puisque les fonctions ne sont plus les mêmes.

[Texte]

For the licensing function in there, which is continued, there's a considerably different licensing test for southern Canada, for example, from that which existed before. So it's difficult to provide an indication as to whether the activity levels have increased or decreased. Certainly, the organization is smaller than it previously was.

Mr. Wilson: When you say it's smaller than it previously was, could you give the committee some idea of numbers? By the way, this is a 1991 annual report and I assume this is the most recent one. Are we dealing with the 1991 annual report or the 1992 one at this point?

Mr. Thompson: Actually, today's meeting was aimed at our 1991 annual review. It does get a bit confusing. We have an annual report, in the same way as most agencies do; then we have an annual review.

The annual review is required under section 267 of the NTA. It was to be produced in four years, but the minister has asked us to continue to produce it for two more years. So what you have in front of you today is primarily the 1991 annual review, which was actually brought out last May. The 1992 annual review is currently in preparation and will be given to the minister in May of this year.

Mr. Wilson: I appreciate your clearing up that point. I was probably confused by the order paper, which mentions the consideration of an annual report. So we're talking about the 1991 annual review.

Mr. Rimmer, could you outline the differences then, in terms of numbers, budget, personnel, and so on, between the days of the CTC and the NTA now?

Mr. Rimmer: I believe in the last years of the CTC the number of people employed in the organization was in the order of just over 800 and we're now at just over 500. Some of the functions have been transferred to other organizations.

• 1155

The CTC responsible for both the development of rail safety regulations and rail safety accident investigation. Those two functions were split, and the group dealing with the rail safety regulations went to Transport Canada, whereas the accident investigation function went to a new multimodal board. So the resources were essentially transferred from the new organization to where they now reside. That still left a number of reductions in personnel, simply as a result of the changed function.

Mr. Wilson: So in terms of the overall picture, it is unlikely that there is really any change in terms of overall personnel and/or costs devoted to the processes that were previously under the CTC.

Mr. Rimmer: I would say that probably in the order of 150 positions were reduced as a result of the change to the new legislation. So there would be a considerable saving in the administrative cost of regulating.

[Traduction]

Pour la fonction de délivrance de permis pour le secteur aérien, qui n'a pas changé, les critères ont beaucoup changé, du moins pour le Sud du Canada. C'est donc difficile de dire si le niveau d'activité a augmenté ou diminué. Chose certaine, les effectifs sont moins nombreux qu'auparavant.

M. Wilson: Pourriez-vous nous donner des chiffres à ce sujet? Soit dit en passant, j'ai ici le rapport annuel de 1991; je suppose que c'est le plus récent. Étudions-nous le rapport annuel de 1991 ou celui de 1992?

M. Thompson: En fait, la réunion d'aujourd'hui devait porter sur notre examen annuel de 1991. Je sais que c'est un peu compliqué. Nous avons un rapport annuel, à l'instar de la plupart des organismes gouvernementaux; et nous avons aussi un examen annuel.

L'examen annuel est exigé aux termes de l'article 267 de la LTN. On devait en produire un par année pendant quatre ans, mais le ministre nous a demandé de continuer pendant deux autres années. Donc, ce que vous avez sous les yeux, c'est essentiellement l'examen annuel de 1991, qui a en fait été publié en mai dernier. Nous préparons actuellement l'examen annuel de 1992, qui sera remis au ministre en mai prochain.

M. Wilson: Je vous remercie de ces précisions. C'est probablement l'ordre du jour qui m'avait embrouillé, puisqu'il y est question de l'étude d'un rapport annuel. Il s'agit donc de l'examen annuel de 1991.

Monsieur Rimmer, pourriez-vous préciser la différence entre l'ancienne CCT et l'actuel ONT, sur le plan des effectifs, du budget, etc.?

M. Rimmer: Je crois qu'au cours des dernières années d'existence de la CCT, il y avait un peu plus de 800 personnes à l'emploi de cet organisme. Aujourd'hui, nous en avons un peu plus de 500. Certaines fonctions ont été transférées à d'autres organisations.

L'ONT était responsable de l'élaboration des règlements en matière de sécurité ferroviaire et des enquêtes sur les accidents ferroviaires. Ces fonctions ont été divisées, et le groupe qui s'occupe de la réglementation de la sécurité ferroviaire est passé dans la mouvance de Transports Canada, alors que la fonction d'enquête sur les accidents a été confiée au nouveau Bureau de la sécurité des transports. Dans la pratique, les ressources ont donc été transférées du nouvel organisme à ceux qui s'en occupent maintenant. Il restait cependant encore un certain nombre de réductions à apporter dans le domaine du personnel, simplement du fait de ce changement de fonction.

M. Wilson: Sur un plan général, il est donc peu probable qu'il y ait un changement sensible dans le domaine du personnel ou des coûts consacrés aux activités qui relevaient jusque-là de la CCT.

M. Rimmer: À la suite des changements apportés aux nouveaux textes de loi, il y a probablement eu une réduction de l'ordre de 150 postes. Les coûts administratifs de la réglementation devraient donc être considérablement réduits.

[Text]

Mr. Wilson: Is that outlined somewhere in the annual review or the annual report?

Mr. Thompson: No, we don't have the exact numbers with us today because we've been in the present configuration for about five and a half years now. Generally, our operating budget today is roughly \$7 million, our salary budget is approximately \$25 million, and we administer a subsidy program of approximately \$1 billion.

We would have to go back—and would be happy to do so—in order to give you a rundown of the employees and costs, expressed in constant dollars, of course. But my recollection is that when the agency was formed, as Mr. Rimmer indicates, we really had to reduce our size by over 100 persons, even taking into account the people who transferred to other departments. So our overall budget, if you used constant dollars, would be less than it was at that time, I imagine.

Mr. Wilson: I realize you don't have the material with you. I wonder if you could provide some analysis later on. I am interested in the overall cost and the number of PYs that would be devoted to the various activities formerly under that CTC and now performed under the NTA, the safety board, or somewhere else.

Mr. Thompson: We would be pleased to provide that information.

Mr. Wilson: Thank you. I wanted to ask a few questions about the branch-line abandonment process. Could you outline how that process works today? I understand there is pressure from various places to streamline and speed up that process. Could you outline the process or procedure as it is now and the changes that are proposed?

Mr. Thompson: Mr. Chairman, I think I can do the former, but I don't think I can do the latter, because I am not sure what specific changes are being proposed. I do expect that the comprehensive review report will address the question of branch-line abandonment, but I don't have a copy of that report.

In terms of the procedure, you may recall that when the legislation was going through the parliamentary process, members of the standing committee at that time were concerned that the provisions in the act would allow a wholesale abandonment of rail lines in Canada, so an amendment to the bill was introduced in committee, which limited the abandonment of rail lines to 4% of the trackage of each company for, I believe, the first five years of the act.

That amendment was accepted by the House, so for the first five years of the act the railways were not entitled to have more than 4% of their lines abandoned. The result was that legislation did not seem to place any restriction on the railways because the railways did not apply for the full 4% each year.

[Translation]

M. Wilson: Cela apparaît-il dans l'examen ou le rapport annuel?

M. Thompson: Non, nous n'avons pas les chiffres exacts sous la main parce que nous fonctionnons depuis environ cinq ans et demi selon la configuration actuelle. Notre budget de fonctionnement est aujourd'hui d'environ 7 millions de dollars; celui qui est réservé aux salaires est de l'ordre de 25 millions de dollars; et nous administrons un programme de subventions de quelque 1 milliard de dollars.

Il faudrait donc que nous revenions en arrière—ce que nous serons heureux de faire—pour pouvoir vous fournir un état détaillé des effectifs et des coûts, exprimés en dollars constants, naturellement. Mais je me souviens que lorsque l'office a été établi, comme le dit M. Rimmer, nous avons effectivement été obligés de réduire nos effectifs de plus de 100 personnes, même compte tenu des employés mutés dans d'autres ministères. Notre budget global, en dollars constants, serait donc, à mon avis, inférieur à ce qu'il était alors.

M. Wilson: Vous n'avez donc pas ces renseignements sous la main, mais peut-être pourriez-vous nous fournir ultérieurement une analyse de la situation. Ce qui m'intéresse, c'est de connaître le montant global et le nombre d'AP consacrés aux diverses activités qui relevaient auparavant de la CCT et qui sont maintenant exécutées par l'ONT, le bureau de la sécurité, ou ailleurs.

M. Thompson: Nous nous ferons un plaisir de vous fournir ces renseignements.

M. Wilson: Merci. Je désirais poser quelques questions au sujet du processus d'abandon des embranchements. Pourriez-vous nous décrire comment il fonctionne aujourd'hui? Je crois comprendre que des pressions d'origines diverses ont été exercées pour que l'on rationalise ce processus et qu'on le rende plus rapide. Pourriez-vous décrire ce processus, tel qu'il existe maintenant, ainsi que les changements proposés?

M. Thompson: Monsieur le président, je peux vous décrire le processus, mais je ne pense pas pouvoir en faire autant pour les changements, car je ne connais pas exactement ceux qui sont proposés. Je m'attends cependant à ce que le rapport d'examen complet traite de la question de l'abandon des embranchements, mais je n'en ai pas d'exemplaire sous la main.

En ce qui concerne la procédure, vous vous souviendrez peut-être que lors du processus d'examen parlementaire du texte de loi, des membres du comité permanent craignaient à l'époque que les dispositions de la loi n'autorisent un abandon général des lignes ferroviaires au Canada. Le comité avait donc adopté un amendement au projet de loi qui limitait l'abandon des lignes de chemin de fer à 4 p. 100 du réseau de chaque société au cours des cinq premières années suivant l'entrée en vigueur de la loi, je crois.

Cet amendement a été accepté par la Chambre, si bien qu'au cours de ces cinq premières années, les sociétés ferroviaires n'ont pas été autorisées à abandonner plus de 4 p. 100 de leurs voies. Mais comme les demandes présentées par celles-ci ont été inférieures au 4 p. 100 annuel autorisé, on a eu l'impression que la loi ne leur imposait aucune restriction.

[Texte]

Very generally speaking, the process is that the railways give us several months' notice of their intention to abandon a line and this notice is circulated in the area. The railways then apply for the abandonment of the line and generally their application is accompanied by a statement of the revenues and expenses on the line. The railway also sets out the current use of the line, how it has been used over the last three years, the number of carloads travelling on it, and so on, and specifically asks the agency to grant the railway the authority to abandon operation of the line.

• 1200

If the line is a contentious one we will quite often hold a public hearing, at which shippers and the general public, as well as representatives of the railways, will come forward and present their various views; then a decision is rendered. That decision can be overturned by cabinet under section 64 of our act. If there is an allegation that we misapplied the law, these decisions can be appealed to the Federal Court and, ultimately, to the Supreme Court of Canada.

In cases where there isn't very much dispute about the line and where nobody is currently using the line, we have ordered abandonments with no public hearing because there simply hasn't been any opposition. As a matter of fact, I think there is a provision in the act that when we receive no opposition, abandonment is to be granted.

Mr. Wilson: I am interested in the public notice and the public input aspects. Once an application is made by the railways and the appropriate information is submitted, I assume that at that point in time some public notice goes out in the affected area. Then, if there is no response, an order could be issued.

It is on the response aspect that I want to ask you the question. Is it a matter of some discretion then within the agency of analysing the public responses and determining whether there is enough legitimacy to warrant a hearing and a decision being taken? Or is it a matter of having to hold a hearing if there is any public opposition?

Mr. Thompson: No, there is no mandatory requirement for a hearing. Whether or not a hearing is held will depend upon the number of people objecting and, of course, on the substance of the objections.

Where there is public opposition and shippers are writing in to complain about what will happen to them if they lose the line, that is frequently enough to persuade the agency to go to a public hearing. But the agency has the discretion to assess at any point the submissions made to it to determine whether or not the matter goes to a public hearing.

Mr. Keyes: Mr. Thompson, how often does the NTA find itself at odds with policy developed by Transport Canada?

[Traduction]

En termes très généraux, le processus est le suivant: la société de chemin de fer nous donne un préavis de plusieurs mois de son intention d'abandonner une ligne, avis qui est diffusé dans la région concernée. Elle demande ensuite l'autorisation d'abandonner la ligne, requête qui est en général accompagnée d'un état des recettes et des dépenses relatives à cette ligne. La société décrit également la manière dont la ligne est actuellement utilisée et l'a été au cours des trois dernières années, le nombre de wagons qui l'empruntent, etc., et elle demande à l'office de lui donner l'autorisation d'abandonner l'exploitation de cette ligne.

Si cela donne lieu à des contestations, nous tenons fréquemment une audience publique, à laquelle les expéditeurs et le grand public, ainsi que les représentants de la compagnie de chemin de fer, viennent exposer leurs vues; après quoi une décision est rendue. Cette décision peut être renversée par le Cabinet en vertu de l'article 64 de notre loi. Si l'on fait valoir que nous avons fait un emploi injustifié de la loi, on peut interjeter appel des décisions auprès de la Cour fédérale et, en dernier ressort, de la Cour suprême du Canada.

Dans les cas où l'abandon de la ligne soulève peu de contestation et où celle-ci est inutilisée, nous en ordonnons l'abandon sans audience publique, puisqu'il n'y a tout simplement pas d'opposition. En fait, je crois que la loi prévoit qu'en cas de non-opposition, l'abandon doit être accordé.

M. Wilson: Ce qui m'intéresse, c'est la façon dont le public est avisé et la participation de celui-ci. Après que la société de chemin de fer a présenté sa demande en l'accompagnant de l'information appropriée, je suppose que le public de la région concernée en est officiellement avisé et que, s'il n'y a pas de réactions, une ordonnance peut être rendue.

C'est à propos de ces réactions que je voudrais vous poser la question suivante. L'office dispose-t-il d'une certaine latitude pour analyser les réactions du public et pour décider si la tenue d'une audience est justifiée et si une décision peut être prise? Ou bien doit-il tenir une audience dès qu'il y a opposition du public?

M. Thompson: Non, la tenue d'une audience n'est pas obligatoire. Cela dépend du nombre de personnes qui expriment des objections et, naturellement, de la matière de ces objections.

Lorsqu'il y a objection du public et que des transporteurs écrivent pour se plaindre des répercussions qu'aura sur eux l'abandon de la ligne, il n'en faut souvent pas plus pour convaincre l'office de tenir une audience publique. Mais l'office est libre d'évaluer à n'importe quel moment les mémoires qui lui ont été présentés et de décider si l'affaire mérite d'être portée devant le public.

M. Keyes: Monsieur Thompson, y a-t-il fréquemment conflit entre l'ONT et les politiques élaborées par Transports Canada?

[Text]

Mr. Thompson: We don't find ourselves at odds. We accept that we are a creature of statute and are to carry out the provisions of the act, which we regard as the will of Parliament, and we are not, and cannot be, in the business of expressing policy. So we essentially do what we are told to do.

Mr. Keyes: Correct me if I am wrong, but didn't I hear you say that it is not the NTA's role to create or forward policy ideas to Transport Canada and that there is a clear division of responsibilities.

Mr. Thompson: Yes.

Mr. Keyes: Then can you explain what I see to be a contradiction in the NTA's 1992-93 estimates, part III, on page 37, where it says:

The Agency is contributing to Transport Canada's development of a Canadian policy on Computer Reservation Systems regulation. The Agency will ultimately be responsible for implementation of the CRS policy.

The line here is when we say there is a clear division of responsibilities and you say it is not your role to create or forward policy ideas, yet the estimates state that your agency is contributing to Transport Canada's development of a Canadian policy on computer reservation systems.

Mr. Thompson: Yes, I don't think there is any conflict. I mentioned earlier that in 1989 the Minister of Transport indicated that Transport Canada would take the lead role in developing a policy. At that time other departments were invited to participate in an interdepartmental committee: the agency, Tourism Canada, Consumer and Corporate Affairs, and External Affairs. When we attend such meetings, the lead role is played by Transport Canada.

• 1205

In the development of any policy, the department must have information from people like us as to the workability of a particular provision that its officials might be proposing as an element of policy. They have to ask how, supposing they developed or proposed a particular policy, that would work. In terms of the regulator's response to that question, it would consist of, first of all, asking how many people the provision would require the department to have and what sort of equipment it would require. So what we find ourselves doing is answering questions on the practical application of proposed measures.

Mr. Keyes: So you are telling me that officials of Transport Canada come up with the idea, then come back to you and ask whether it could work or how it would work.

Mr. Thompson: This is frequently the nature of our meetings with them, that's right.

[Translation]

M. Thompson: Il n'y a pas de conflit. Nous reconnaissons le fait que nous devons notre existence à une loi et que nous devons en appliquer les dispositions, que nous considérons comme l'expression de la volonté du Parlement. Notre rôle n'est donc pas d'élaborer des politiques, et ne saurait l'être. Autrement dit, nous faisons ce qu'on nous dit de faire.

M. Keyes: Reprenez-moi si je me trompe, mais ne vous ai-je pas entendu déclarer que l'ONT n'a pas pour rôle de créer des politiques ou de soumettre des suggestions en matière de politique à Transports Canada et qu'il existe une nette séparation des responsabilités?

M. Thompson: Oui.

M. Keyes: Pouvez-vous alors m'expliquer ce qui me paraît être une contradiction avec cela dans le budget des dépenses 1992-1993 de l'ONT, partie III, à la page 38, où l'on peut lire que

L'Office travaille de concert avec Transports Canada à la formulation d'une politique de réglementation des systèmes informatisés de réservation (SIR). Par la suite, l'Office aura la responsabilité de la mise en application de cette politique.

Vous dites qu'il y a une nette séparation des responsabilités et que ce n'est pas votre rôle de créer ou de présenter des propositions de politiques; pourtant, dans votre budget, vous déclarez que votre office contribue à l'élaboration par Transports Canada d'une politique canadienne relative aux systèmes de réservation informatisés.

M. Thompson: Oui, je ne pense pas qu'il y ait de contradiction là-dedans. J'ai dit tout à l'heure qu'en 1989, le ministre des Transports avait déclaré que Transports Canada jouerait le rôle principal dans l'élaboration d'une politique. À l'époque, d'autres ministères avaient été invités à participer aux travaux d'un comité interministériel: l'office lui-même, Tourisme Canada, Consommation et Corporations et Affaires extérieures. Lorsque nous assistons à ces réunions, c'est toujours Transports Canada qui joue le rôle principal.

Lorsqu'il élabore une politique, quelle qu'elle soit, le ministère doit consulter des gens comme nous pour déterminer si une disposition proposée par ses fonctionnaires dans le cadre d'une politique est vraiment applicable. Il est obligé de nous demander, à supposer qu'il élabore ou propose une politique, si celle-ci pourrait fonctionner. La réponse de l'organisme de réglementation à une telle question consiste, premièrement, à demander de combien de personnes et de quelle sorte de matériel le ministère aurait besoin pour appliquer une telle disposition. Ce que nous faisons donc consiste à répondre à des questions sur l'application pratique des mesures proposées.

M. Keyes: Vous voulez donc dire que l'idée vient d'abord des fonctionnaires de Transports Canada, qui vous demandent ensuite si elle est pratique et comment elle pourrait fonctionner.

M. Thompson: C'est en effet fréquemment ainsi que se déroulent nos réunions avec les gens de Transports Canada.

[Texte]

Mr. Keyes: So when you write your estimates and when you say that your agency is geared to contributing to Transport Canada's development of a Canadian policy on computer reservation systems, it is really the reverse. It is the department that creates the policy or suggests certain policy ideas, and it then comes back to you as to whether something is going to work or how it would work.

Mr. Thompson: I think the important term here is "contributing to" that we used, which would suggest to me that we are playing a subsidiary role in this and that the main role is being played by Transport Canada. We are there to provide some technical assistance to its officials when they ask us to comment on various possibilities.

Mr. Keyes: The report of the Royal Commission on National Passenger Transportation, which came out last November, had recommended an expanded role for the NTA regarding people with disabilities. What does the agency think of that kind of recommendation? Does it have sufficient resources at the present time to implement that recommended mandate?

Mr. Thompson: We have taken a look at chapter 9, I believe it is, of the report of the royal commission, in which the members of the commission made a series of 11 recommendations.

Obviously, we are, I think, generally pleased with their recommendations. We think they essentially say that both the Government of Canada and the agency ought to be somewhat more proactive in ensuring that people with disabilities have access to federally regulated transportation.

So I didn't really see anything in the royal commission report with which we would take issue. There are some variations. For example, the commission appears to be suggesting that the only time an attendant should travel free is when the agency or the carrier has said a particular person needs an attendant.

I am not sure whether, in practical terms, that would be the only set of circumstances. I think our view is that a person with a disability should have quite a bit to say about whether they are accompanied by an attendant or not, and certainly their physician ought to be an arbitrator in that matter.

So there are small areas of that kind about which we have some different views, but we have attempted over the years to bring about certain regulations in terms of greater access for persons with disabilities.

The way in which the act works is that we cannot make the regulations ourselves; we propose the regulations, then they go through a process with cabinet. At any given time, we have a number of regulations in the works. For example, at the moment, there are just a few I could mention, including terms and conditions of carriage in large aircraft—30 seats or more, training standards for transportation personnel, attendant air fare policy for large aircraft, multimodal equipment accessibility, terms and conditions of carriage in other federal modes of transportation, terms and conditions of carriage in small aircraft, communication of information and accessibility of transportation facilities and terminals.

[Traduction]

M. Keyes: Donc, lorsque vous rédigez votre budget et déclarez que votre office a pour tâche de contribuer à l'élaboration par Transports Canada d'une politique canadienne sur les systèmes de réservation informatisés, c'est en fait le contraire qui se passe. C'est le ministère qui fait la politique ou qui propose certaines idées en ce domaine, et votre rôle consiste ensuite à lui dire si l'idée est pratique et de quelle manière elle peut être concrétisée.

M. Thompson: Je crois que le terme important, ici, c'est «contribuer à», ce qui signifie que nous jouons un rôle subsidiaire et que le rôle principal est joué par Transports Canada. Nous sommes là pour fournir une aide technique à ses fonctionnaires lorsqu'ils nous demandent notre avis sur diverses possibilités.

M. Keyes: Le rapport de la Commission royale d'enquête sur un système national de transport des passagers, publié en novembre dernier, recommandait que l'ONT prenne une part plus importante aux décisions concernant les handicapés. Que pense l'office de ce genre de recommandations? A-t-il actuellement des ressources suffisantes pour s'acquitter du mandat qu'on recommande ici?

M. Thompson: Nous avons étudié le chapitre 9, je crois, du rapport de la commission royale, dans lequel les membres de celle-ci présentaient 11 recommandations.

Nous sommes, bien sûr, en général satisfaits de leurs recommandations. Elles signifient, à mon sens, que le gouvernement du Canada et l'office devraient jouer un rôle pro-actif pour s'assurer que les handicapés ont accès aux moyens de transport réglementés par les autorités fédérales.

Je n'ai donc vraiment rien trouvé à reprendre dans le rapport de cette commission. Mais il y a quelques points à nuancer. Par exemple, la commission semble vouloir dire qu'un accompagnateur ne peut voyager gratuitement que lorsque l'office ou le transporteur a décidé qu'une personne a besoin d'être accompagnée.

Je ne suis pas certain que, dans la pratique, ce serait la seule situation possible. Nous estimons que c'est surtout à la personne handicapée de dire si elle a besoin d'être accompagnée ou non, et c'est son avis qui devrait permettre de trancher la question.

Il y a donc quelques points de détail de ce genre sur lesquels nos avis diffèrent, mais au fil des années, nous nous sommes efforcés d'orienter certains règlements afin de faciliter l'accès des handicapés aux moyens de transport.

Aux termes de la loi, nous ne pouvons pas établir nous-mêmes des règlements; nous les proposons, après quoi ils sont examinés par le Cabinet. Il y a toujours un certain nombre de règlements en chantier. Par exemple, je pourrais en mentionner quelques-uns: les conditions de transport à bord des gros-porteurs—30 sièges ou plus; les normes de formation du personnel de transport; la politique connexe des tarifs aériens pour les gros aéronefs; l'accessibilité au matériel multimodal; les conditions de transport pour d'autres modes fédéraux de transport; les conditions de transport à bord des petits aéronefs; la communication de l'information et l'accessibilité des installations et des gares.

[Text]

[Translation]

• 1210

These regulations are in various stages of development. Some are going forward in the first quarter of 1993 and some won't be ready for processing until probably the fourth quarter of 1993. In addition to making and enforcing regulations, we also receive specific complaints from persons, and this is pursuant to section 63.3 of the National Transportation Act. At the present time we're working on 32 complaints concerning transportation of persons with disabilities: 65% concern air transportation; 22% concern rail; and the rest concern equipment and terminals.

We're always happy to have more resources, but honestly speaking, with regard to the restraint that exists in government, we believe we have adequate resources to carry out our mandate.

Mr. Keyes: There's just one question I wonder if you could answer. Just last week Mr. Harris from Air Canada suggested that if there was the intention to regulate fares, a floor and a ceiling would be established allowing for flexible room in between. If that were to take place, how would the NTA administer and implement that kind of a policy? Can you walk me through it?

Mr. Thompson: I've attempted to get hold of the minutes of the proceedings of the committee so that I could take a closer look at what Mr. Harris said, but they're not printed yet. I can only respond by saying that price control of this nature would have a great many arbitrary features in it. If one attempted to develop this kind of control, and I make no comment about whether it's a good idea or a bad idea but merely speak of the mechanics of it, there would be many instances in which one would have to apply very rough and ready arbitrary rules.

The costing of air operations is so complex and the marketplace so changeable that it would be somewhat difficult, to say the least, to say with any degree of certainty that a certain block of seats on a certain aircraft on a certain day should be priced at a certain price. There may be very good reasons why an entrepreneur running an airline would want to discount certain seats. Seats are totally perishable; once the flight takes place they're worth nothing. Over the past few years we've seen a situation in which discounting has taken place to an extent that in some flights there are more discounted seats sold than normal seats.

To give a very imprecise answer to your question, I believe it could be done provided everyone involved was prepared to accept less than scientific precision in setting the prices.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Thompson.

Mr. Angus: In your earlier remarks, I think in your opening remarks, you made reference to a monthly report on current trends and issues. If I'm not mistaken, it was your report, sometime around the spring of 1992, that showed that

L'élaboration de ces règlements est plus ou moins avancée. Certains seront présentés au cours du premier trimestre de 1993 et d'autres ne seront probablement pas prêts avant le dernier trimestre de l'année. Outre l'élaboration et l'application des règlements, nous recevons aussi des plaintes de particuliers, ce que prévoit le paragraphe 63.3 de la Loi sur les transports nationaux. En ce moment, nous étudions 32 plaintes concernant le transport de personnes handicapées: 65 p. 100 concernent le transport aérien; 22 p. 100, le transport ferroviaire; et le reste des plaintes ont trait au matériel et aux gares.

Nous sommes toujours heureux d'obtenir des ressources supplémentaires, mais franchement, compte tenu des restrictions actuelles au gouvernement, nous considérons que nos ressources nous permettent de nous acquitter de notre mandat.

M. Keyes: Il y a juste une question à laquelle vous pourriez peut-être répondre. La semaine dernière, M. Harris, d'Air Canada, a dit que si l'on avait l'intention de réglementer les tarifs, on établirait un minimum et un plafond afin de permettre plus de latitude. Si cela se faisait, comment l'ONT administrerait-il et mettrait-il en oeuvre ce genre de politique? Pourriez-vous me l'expliquer?

M. Thompson: J'ai essayé d'obtenir les procès-verbaux du comité pour pouvoir étudier de plus près ce qu'a déclaré M. Harris, mais ils n'ont pas encore été imprimés. Tout ce que je peux dire, c'est qu'un contrôle des prix de ce genre comporterait de nombreux éléments arbitraires. Si l'on essayait de créer ce genre de contrôle—et je ne dis pas que l'idée est bonne ou mauvaise, et je parle simplement là des mécanismes—on serait obligé, dans bien des cas, de prendre des décisions brutales et arbitraires.

Le calcul du coût de l'exploitation aérienne est si complexe et le marché est si changeant qu'il serait assez difficile, c'est le moins qu'on puisse dire, de déclarer, avec un peu d'assurance, ce que serait, tel jour, le prix d'un groupe de sièges à bord de tel ou tel avion. L'entrepreneur qui exploite une ligne aérienne peut avoir de très bonnes raisons de vouloir réduire le prix d'un certain nombre de places. Les places représentent quelque chose qui est totalement périssable; une fois que le vol a lieu, elles ne valent plus rien. Au cours de ces dernières années, nous avons pu constater que la pratique des réductions de prix a été telle que pour certains vols, le nombre des places vendues à prix réduit était supérieur à celui des places à tarif normal.

Pour répondre de manière très imprécise à votre question, je dirais que ce n'est pas impossible, à condition que tous les intéressés soient prêts à accepter que les prix soient établis sans aucune précision scientifique.

M. Keyes: Merci, monsieur Thompson.

M. Angus: Tout à l'heure, lors de votre déclaration préliminaire, je crois, vous avez mentionné l'existence d'un rapport mensuel sur les tendances et les questions d'actualité. Si je ne me trompe, le rapport que vous avez présenté au

[Texte]

since 1986 economy fares had gone up by 50%, compared to the CPI increase of 27% over the same period, and discount fares went up by 30% over the same period, again compared to 27%. Has that trend stayed roughly the same? Is it the same kind of spread between the savings? I guess if you look at it this way, there were no real savings on the discount side. They just kept up with inflation while full-fare prices went up well above inflation. Has that trend continued since the spring of 1992?

Mr. Rimmer: I would think that it has. However, the other thing we pointed out that I think is relevant is that over that period of time there has been an increasing use of discount fares, such that the weighted average fare, if you will, that any one passenger is paying has remained relatively stable. So although the fares themselves may have increased above the rate of the CPI as a result of the change in weighting, it diminishes the impact of that.

• 1215

Mr. Angus: Have you done any specific studies, whether looking at trends or what have you, to see if there's been a shift on the cross-subsidization? For example, under regulation it was certainly our belief that flights between Toronto and Thunder Bay were subsidized by the profits in the corridor. Our sense today—and I've had some anecdotal confirmation of that—is that it's reversed, that we're paying well above the cost it would normally take to fly from Thunder Bay to Toronto in order to subsidize the competition between Toronto-Ottawa-Montreal. Have you any statistical evidence of that kind of shift, or have you even looked at that to see if there is a pattern?

Mr. Rimmer: None of the work I've been involved with at the agency has looked at the issue of cross-subsidization. What we have found is that discount fares are available in a broad range of market segments and that the increasing use of discount fares has taken place in almost all market segments, including some of the more remote and low-volume markets. In the north there is evidence that there are considerable discount fare offerings available in some of the regional routes as well.

Mr. Angus: In terms of the communities served, has the NTA taken a look at and quantified, separate from quality, the change on a community-by-community basis? I know you're able to point out the increased number of seats that are flying, but have you looked at it either within a region or at specific airports to get a sense of the shift since 1986?

Mr. Rimmer: We have certainly reported in various ways, sometimes looking at what we call the top 25 city pairs, which are the busiest routes in the country, sometimes looking at individual locations to see whether there have been increased frequencies or changes in the kind of aircraft. Generally we have found that there has been an increase in the number of flights, the frequency in the flights, certainly with changes in equipment. We have also found the number

[Traduction]

printemps 1992 montrait que, depuis 1986, les tarifs des classes économiques avaient augmenté de 50 p. 100, alors que l'IPC avait crû de 27 p. 100 au cours de la même période, et que les tarifs réduits avaient, eux, augmenté de 30 p. 100. Cette tendance s'est-elle à peu près maintenue? Y a-t-il le même genre d'écart entre les économies ainsi réalisées? Vu sous cet angle, je suppose qu'on peut dire que les places à prix réduit ne représentaient pas vraiment une économie. Ce prix a suivi l'inflation, alors que les pleins tarifs ont de loin dépassé celle-ci. Cette tendance s'est-elle maintenue depuis le printemps 1992?

M. Rimmer: Je le pense. L'autre point que nous avons également souligné, et qui me paraît important, c'est qu'au cours de cette période, on a pu constater l'utilisation croissante de tarifs à prix réduit, si bien que le tarif moyen pondéré, si vous voulez, payé par un voyageur est demeuré relativement stable. Donc, bien que les tarifs eux-mêmes aient peut-être augmenté plus rapidement que l'IPC à cause du changement de pondération, les répercussions ont été moins sensibles.

M. Angus: Avez-vous fait des études sur les tendances pour déterminer s'il y a eu un changement de l'interfinancement? Par exemple, en vertu de la réglementation, il est certain que les vols entre Toronto et Thunder Bay étaient financés grâce aux profits réalisés dans le corridor. À notre avis, aujourd'hui—et certains détails le confirment—c'est le contraire qui se passe. Nous payons beaucoup plus cher que le prix normal pour aller de Thunder Bay à Toronto, afin de financer la concurrence entre Toronto, Ottawa et Montréal. Avez-vous des statistiques qui prouvent ce changement, ou avez-vous étudié la question pour voir s'il s'agissait d'une tendance générale?

M. Rimmer: Aucun des travaux que j'ai effectués à l'office ne portait sur la question de l'interfinancement. Ce que nous avons constaté, c'est que les prix réduits existent dans de nombreux segments du marché et qu'ils sont de plus en plus utilisés dans la plupart de ces segments, y compris les marchés des régions éloignées et les marchés à faible volume. Dans le Nord, on constate qu'un nombre considérable de places à prix réduit sont offertes sur certains parcours régionaux également.

M. Angus: L'ONT a-t-il étudié et quantifié, collectivement—en dehors de toute considération de qualité—les changements qui sont intervenus? Je sais qu'il vous est possible de déterminer l'augmentation du nombre des places utilisées dans les avions, mais avez-vous fait une étude portant sur une région ou sur certains aéroports pour vous faire une idée de l'évolution de la situation depuis 1986?

M. Rimmer: Nous en avons certainement rendu compte sous diverses formes; nous étudions parfois ce que nous appelons les 25 paires de villes les plus importantes, c'est-à-dire les itinéraires les plus fréquentés de notre pays; nous étudions parfois des localités particulières afin de voir s'il y a eu une augmentation de la fréquence des vols ou des changements dans le genre d'aéronefs utilisés. D'une façon générale, nous avons constaté une augmentation du nombre

[Text]

of city pairs served by one dominant carrier has decreased. There are now a larger number of city pairs that have two or more competing carriers.

Mr. Angus: Have you determined the number of communities that have seen a decline in service, whether in quantity or quality? Let me give you an example. Dryden, Ontario, used to be the hub of northwestern Ontario. As a result of deregulation, that hub moved to Thunder Bay. We gained; they lost. They basically have in-and-out service en route to Winnipeg as opposed to the northern service. Are there many communities like Dryden that have seen a real decline in services?

Mr. Rimmer: One of the things that has obviously happened is that over the last two years many communities have seen a reduction in the number of available seats simply as the result of a decline in volume and the recession. The carriers have reduced their services to a number of routes. They increased them for the first two or three years while the economy was reasonably healthy and have obviously adjusted accordingly.

There are, to my knowledge, no specific cities I could point to and say, here's a city that has suffered a major reduction. Certainly there have been shifts in various directions.

Mr. Angus: Maybe you should visit the community of Dryden and talk to them firsthand. There have been winners out there, no question about it, but there have also been losers, not just Dryden. I know of Brandon and some in Atlantic Canada. Perhaps this will come out in the NTA review—an analysis of the impacts—but certainly it would be helpful for us as policymakers to have a direct understanding of who the winners and losers have been.

• 1220

Let me shift to the north. One of the things we debated at great length during the whole process of *Freedom to Move* was the question of regulation north of 60, and we ended up with a reverse onus test. My understanding is that there has been only one application somebody objected to, and because of what they experienced in that application they said it was not worth it, and no one has objected to any other application.

So let me ask you, has there been only one reverse onus situation where a community or a competitor intervened? What is the state of north of 60 in terms of applications and interventions?

Mr. Currie: Certainly many of the applications for services to, from, or within the designated area are in fact opposed. Objections are received. There are only two where the agency has upheld the objections and has not granted the licence.

Mr. Angus: Out of how many?

[Translation]

des vols, de la fréquence de ces vols, et certainement des changements dans le domaine du matériel. Nous avons également noté que le nombre de paires de villes desservies par un transporteur principal a diminué. Le nombre de ces villes aujourd'hui desservies par deux transporteurs concurrents ou plus est maintenant plus élevé.

M. Angus: Avez-vous établi le nombre de collectivités qui ont connu une baisse quantitative ou qualitative du service? Permettez-moi de vous donner un exemple. Dryden, en Ontario, était auparavant la plaque tournante du Nord-Ouest de la province. À la suite de la déréglementation, c'est Thunder Bay qui l'est aujourd'hui. Nous avons gagné au change, Dryden a perdu. Aujourd'hui, la ville n'est plus qu'une escale sur la route de Winnipeg, alors qu'elle assurait auparavant le service du Nord. Les collectivités qui, comme Dryden, ont connu une baisse réelle des services sont-elles nombreuses?

M. Rimmer: Il est certain qu'au cours des deux années écoulées, de nombreuses collectivités ont connu une diminution du nombre des places disponibles à cause d'une diminution du volume et de la récession. Les transporteurs ont réduit leurs services sur un certain nombre d'itinéraires. Ils les avaient augmentés au cours des deux ou trois premières années, à l'époque où l'économie était assez saine, et ils se sont manifestement adaptés depuis, en fonction des circonstances.

À ma connaissance, il n'existe pas de ville dont je pourrais dire qu'elle a souffert d'une réduction importante des services. Il demeure cependant qu'il y a eu des changements divers.

M. Angus: Peut-être devriez-vous aller à Dryden pour parler directement à ses habitants. Indiscutablement, il y a eu des gagnants, mais il y a aussi eu des perdants, et pas seulement à Dryden. Il y a aussi Brandon, et certaines localités du Canada atlantique. L'examen de l'ONT contiendra peut-être une analyse des répercussions, mais il nous serait certainement utile, en tant que décideurs, de bien comprendre qui ont été les gagnants et les perdants.

Passons au Nord. Une des questions dont nous avons abondamment discuté au cours du processus de l'étude *Aller sans entraves* a été celle de la réglementation au nord du 60^e parallèle, et nous avons abouti à une formule d'inversion de la charge de la preuve. À ma connaissance, une seule demande a été contestée, et à cause de ce qui s'est passé dans ce cas, les gens ont décidé que cela n'en valait pas la peine, et il n'y a plus eu d'autre opposition.

Pourriez-vous donc me dire s'il y a eu un seul cas d'inversion de la charge de la preuve ayant donné lieu à l'intervention d'une collectivité ou d'un concurrent? Quelle est la situation, au nord du 60^e parallèle, en ce qui concerne les demandes et les interventions?

M. Currie: Il est certain que les demandes de services, à destination ou au départ de la région désignée ou dans celle-ci, donnent en fait lieu à des oppositions. On en reçoit. Mais il n'y a eu que deux cas pour lesquels l'office a confirmé l'opposition et n'a pas accordé le permis.

M. Angus: Sur combien?

[Texte]

Mr. Currie: Out of several hundred.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Currie: So in that sense the reverse onus has not been a major barrier to entry at all, but certainly many of the applications are opposed every year, so it is not that the system is not working in that sense.

Mr. Angus: A final question. I know you have an acting chair at the moment and I know you won't know when they are going to replace that person. Are there any other vacancies on the board? Secondly, are there any members whose terms are up this calendar year?

Mr. Thompson: Yes, there are vacancies. I might point out that there are two descriptions of members on the agency. There are places for nine permanent members and up to six temporary members. If the agency had a full membership, there would be a chairman, vice-chairman and 13 members. In law the temporary members enjoy the same decision-making powers as permanent members. We haven't had any temporary members appointed, I think, for terms exceeding three years. Permanent members are appointed for terms of up to five years with the right of renewal.

At the moment I believe we have two temporary positions not filled, and we have, of course, the chairman's position, which is a permanent position, obviously, that's not filled, and perhaps a couple of others. I would have to do some jotting before I saw exactly what that was. I'll get a letter to you outlining that, and I'll be pleased to indicate the terms of the present members and when one would normally expect expiration of those terms. I can think of three members whose terms are expiring this calendar year, two in August and one in November.

Mr. Angus: Okay, thank you.

Mr. Atkinson: With regard to the WGTA, the financial statement in December mentioned a 10% cut across the board that I understand applies to the WGTA. What do you do now? Do you go back and when you get the amount of money you are going to be able to distribute, set a lower base rate than you did in previous years in order to distribute the subsidy?

Mr. Thompson: Actually, Mr. Chairman, we have to proceed on the basis of the state of the existing law, and I don't think the actual act has been passed yet that gives effect to this requirement, but obviously we are trying to plan for that eventuality. I would have to get back to you on the details of that.

Probably the easiest way to deal with this would be to take the railway accounts and simply reduce them by 10%, but that would place a burden on the railways. The most fair way, I assume, is to reduce the benefit that flows to the actual producers. It's the producers whose freight bills are reduced as a result of this subsidy. I expect we will have to wait to see what the act prescribes. Probably it will ask us to recalculate the shipper's share of this, reduce the \$700 million by \$70 million, and spread this in some equitable fashion among all of the producers.

[Traduction]

M. Currie: Plusieurs centaines.

M. Angus: Bien.

M. Currie: Donc, en ce sens, l'inversion de la charge de la preuve n'a pas constitué un obstacle majeur, mais il est certain que de nombreuses demandes donnent lieu à des oppositions chaque année, ce qui montre bien que le système fonctionne sur ce plan.

M. Angus: Je sais que vous avez actuellement un président par intérim et que vous ne savez pas quand il va y avoir un nouveau président. Y a-t-il d'autres postes vacants à l'office? Deuxièmement, y a-t-il des membres qui arrivent en fin de mandat cette année civile?

M. Thompson: Oui, il y a des postes vacants. Je précise qu'il existe deux types de membres à l'office. Il y a neuf membres permanents et un maximum de six membres temporaires. Au complet, l'office a un président, un vice-président, et 13 membres. En droit, les membres temporaires jouissent des mêmes pouvoirs de décision que les membres permanents. Aucun membre temporaire, je crois, n'a été nommé pour un mandat supérieur à trois ans. Les membres permanents ont des mandats allant jusqu'à cinq ans, avec droit de renouvellement.

Je crois qu'en ce moment, deux postes temporaires ne sont pas pourvus, en dehors, bien sûr, de celui du président, qui est un poste permanent, bien sûr, et qui n'est pas occupé, et peut-être un ou deux autres. Il faudrait que je vérifie. Je vous écrirai pour vous donner ces renseignements; et j'y indiquerai les mandats des membres actuels ainsi que l'expiration normale de ces mandats. D'emblée, je peux vous dire que le mandat de trois membres arrive à expiration cette année civile; en août pour deux d'entre eux, et en novembre pour le troisième.

M. Angus: Bien, merci.

M. Atkinson: En ce qui concerne la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, l'état financier de décembre faisait état d'une réduction générale de 10 p. 100. Qu'allez-vous faire maintenant? Recommencez-vous, et une fois qu'on vous a accordé les montants que vous pourrez distribuer, fixez-vous un taux de base inférieur à celui des années précédentes pour les subventions?

M. Thompson: En fait, monsieur le président, nous devons nous en tenir aux dispositions de la loi actuelle; je ne pense pas que la nouvelle loi donnant effet à cette exigence ait encore été adoptée, mais nous nous efforçons manifestement de nous préparer à cette éventualité. Je vous fournirai ultérieurement plus de détails là-dessus.

La solution la plus facile consisterait probablement à réduire le compte des sociétés de chemin de fer de 10 p. 100, mais cela leur imposerait une charge supplémentaire. La méthode la plus équitable, je pense, c'est de réduire les avantages dont bénéficient les producteurs eux-mêmes. Ce sont les producteurs dont les factures de transport sont réduites grâce à cette subvention. Je crois qu'il faudra que nous attendions pour voir ce que prescrit la loi. Il est probable qu'on nous demandera de recalculer la part de l'expéditeur, de réduire de 70 millions les 700 millions de dollars, et de répartir le restant de manière équitable entre tous les producteurs.

[Text]

[Translation]

• 1225

Mr. Atkinson: What if the subsidy was extended to the marine mode?

Mr. Thompson: I assume this is relating to the seaway and to the effect it would have on the seaway. If the subsidy were maintained at its present statutory limit and was extended over the seaway, I'm sure it would assist the seaway but have a significant dilution effect in the rest of the system.

As you know, a very large percentage of the grain tends to move in a westerly direction because the ships take it to our far eastern destinations. If the subsidy were going to be held at its present level, there would be a dilution of benefits since some of the benefits would then go not only to the railways but also to the shipowners.

Mr. Atkinson: I take exception to it because it goes to the eastern markets. There is some evidence that the subsidy may be skewing the direction in which the grain flows. I just throw that out for comment.

On the international air agreements, specifically the bilateral one with the United States, have you been involved in the negotiations in providing advice to the negotiators?

Mr. Thompson: I might mention that bilaterals generally are a multi-departmental thing. When we go on any negotiation internationally, the lead role is played by the chief air negotiator. We have representatives of Transport Canada and the agency as well, sometimes Tourism Canada.

In the United States negotiations, we certainly were present. We've had a member along on most of those negotiations. We've also had a senior technical officer there for the purpose of assisting the chief air negotiator in technical matters.

Mr. Atkinson: We don't know exactly, but we're advised that there's quite a change taking place, that they're not just exchanging city pairs as they did in previous ones, although I have my doubts on that. What type of advice have you been offering on what is commonly called an open skies arrangement or on exchanging city pairs?

Mr. Thompson: We have not been offering advice in that area. Our role is to provide technical assistance to the chief air negotiator, that is to say, the construction and interpretation of tariffs and matters of a technical nature. He would be getting advice from Transport Canada perhaps and from his own minister on the broader issue of cabotage and hooking up city pairs. We would not be involved in that aspect of the advice to him.

Mr. Atkinson: I see you're involved in the dispute between the shipowners and the St. Lawrence River Pilotage Authority last year. Were you asked to try to resolve this dispute?

Mr. Thompson: In Canada, as you know, there are four pilotage authorities. They're autonomous bodies. When they announce a proposed increase in the tariff, if we receive even one objection we are required under the legislation to do an

M. Atkinson: Et si la subvention était étendue aux transports maritimes?

M. Thompson: Je suppose que cela a trait à la voie maritime et à l'effet que cela aurait sur elle. Si la subvention était maintenue à sa limite réglementaire actuelle et était étendue à la voie maritime, je suis certain que cela serait utile à celle-ci, mais aurait un effet de dilution importante pour le reste du système.

Comme vous le savez, un pourcentage très important du grain a tendance à voyager vers l'ouest parce que les navires l'amènent à nos destinations qui se trouvent le plus à l'est. Si la subvention était maintenue à son niveau actuel, il y aurait une dilution des avantages, puisque non seulement les chemins de fer, mais aussi les armateurs, en bénéficieraient.

M. Atkinson: Je suis contre, car le grain est destiné aux marchés de l'Est. Il apparaît que la subvention influe sur la direction prise par le transport du grain. Je dis simplement cela à titre de commentaire.

En ce qui concerne les accords aériens internationaux, en particulier l'accord bilatéral conclu avec les États-Unis, avez-vous été appelés à conseiller les négociateurs?

M. Thompson: Je vous signale que les négociations bilatérales font généralement appel à la participation de plusieurs ministères. Lorsque nous participons à des négociations internationales, le rôle principal est joué par le directeur des négociations aériennes. Il y a des représentants de Transports Canada et également de l'office, ainsi que, parfois, de Tourisme Canada.

Nous avons certes été présents aux négociations avec les États-Unis. Un de nos membres a participé à la plupart de ces négociations. Nous y avons également délégué un agent technique supérieur chargé d'aider le directeur des négociations aériennes dans le domaine technique.

M. Atkinson: Nous n'en sommes pas absolument certains, mais on nous a dit qu'un changement important était en cours et qu'il ne s'agissait plus simplement d'échanger des paires de villes comme cela se faisait auparavant, bien que j'aie des doutes là-dessus. Quels genres de conseils avez-vous fournis en ce qui concerne les arrangements concernant Cielles ouverts et les échanges de paires de villes?

M. Thompson: Nous n'avons pas fourni de conseils dans ce domaine. Notre rôle est de fournir une aide technique au directeur des négociations aériennes, c'est-à-dire en ce qui concerne l'élaboration et l'interprétation des tarifs et les questions de caractère technique. Il se peut qu'il soit conseillé par Transports Canada et par son propre ministre lorsqu'on touche à la question plus générale du cabotage et des liaisons entre deux villes. Nous ne le conseillons pas dans ces domaines.

M. Atkinson: Je vois que vous avez été appelés à intervenir dans le différend entre les armateurs et l'Administration de pilotage du Saint-Laurent l'an dernier. Vous a-t-on demandé d'essayer de régler ce différend?

M. Thompson: Au Canada, comme vous le savez, il y a quatre administrations de pilotage. Ce sont des organismes autonomes. Lorsqu'ils annoncent qu'ils vont augmenter le tarif, même si nous ne recevons qu'une opposition, nous

[Texte]

investigation and to rule on the proposed tariff increase. That is a statutory obligation we have to respond to. If we get no objections to a proposed increase in the tariff, we do not become involved. If we have an objection or more than one objection, we have to do an inquiry to test the economic reasonableness of the increase proposed. We either allow the increase, disallow it, or allow it in part.

Mr. Atkinson: I take it from your answer that you weren't involved in the dispute last year and weren't asked to be involved in the dispute.

Mr. Thompson: The only way we're ever involved is if we get an objection to a rate increase. The Minister of Transport gets involved where they have disputes dealing with other than tariff matters.

Mr. Atkinson: So you would not become involved in a dispute such as the one that occurred last year.

Mr. Thompson: No. For example, we would not get involved in a dispute over qualifications of pilots.

• 1230

Mr. Atkinson: According to your annual report in 1991, when the Coasting Trade Act was passed and the exemptions granted, it seems only one was turned down. About six were withdrawn, with 40-odd approved. Do you feel you are making a wide enough net in looking for Canadian vessels that can accommodate the wishes of the individuals involved?

Mr. Thompson: It's a very contentious area. We believe we're administering the matter fairly, but there may be others who take a different view. Obviously, we have these two interest groups that we have to try to make a decision between.

On the one hand, there are the people who own the Canadian vessels, who are trying to make a living and who have to bear Canadian costs of operation, which may be higher than the costs for similar things in other countries. On the other side of the equation, we have the shippers, who in an effort to become internationally competitive want to have the best deal they can get.

Quite often our decisions are made not so much on money as on the availability of a technically exact vessel, which is required. We get responses sometimes from Canadian shipowners, and the vessel simply is not within the standards or requirements of the shipper, or it's not available for a long period of time. In some cases, they may have a vessel available that is very much more expensive than the offshore vessel.

These are some of the considerations we have to work with. The act has now indicated we are to make a determination in the matter. In previous years, we simply sent a letter of advice to the Minister of Revenue. It's a more formal process today. It's always a troubling decision to make.

[Traduction]

sommes tenus par la loi d'ouvrir une enquête et de nous prononcer sur l'augmentation de tarif proposée. C'est une obligation réglementaire à laquelle nous devons nous soumettre. Si nous ne recevons pas d'opposition, nous n'intervenons pas. Si nous en recevons une ou plusieurs, nous sommes obligés d'ouvrir une enquête afin de déterminer si l'augmentation proposée est raisonnable sur le plan économique. Nous autorisons l'augmentation, nous la refusons, ou nous l'autorisons partiellement.

M. Atkinson: Je juge, d'après votre réponse, que vous n'avez pas participé au différend de l'an dernier et qu'on ne vous a pas demandé d'intervenir.

M. Thompson: Nous ne pouvons intervenir que s'il y a opposition à une augmentation de tarif. C'est le ministère des Transports qui intervient en cas de différends portant sur d'autres questions.

M. Atkinson: Vous ne participeriez donc pas au règlement d'un différend tel que celui de l'an dernier.

M. Thompson: Non. Par exemple, nous n'interviendrions pas dans un différend portant sur les compétences des pilotes.

M. Atkinson: Selon votre rapport annuel de 1991, lorsque la Loi sur le cabotage a été adoptée et que des dispenses ont été accordées, il semble qu'une seule requête ait été rejetée. Six, environ, ont été retirées, et une quarantaine approuvées. Pensez-vous que la recherche des navires canadiens capables de répondre aux besoins des particuliers concernés est suffisamment étendue?

M. Thompson: C'est un domaine très discuté. Nous estimons que nous administrons ces questions de manière équitable, mais il se peut que certains voient les choses différemment. Manifestement, nous sommes obligés de trancher entre ces deux groupes d'intérêts.

D'un côté, il y a les propriétaires de navires canadiens, qui essaient de gagner leur vie et qui sont obligés d'assumer les coûts canadiens de fonctionnement, parfois plus élevés que les mêmes coûts ne le sont dans d'autres pays. De l'autre côté, nous avons les expéditeurs, qui, pour essayer de devenir compétitifs sur le plan international, veulent obtenir le plus d'avantages possible.

Il est fréquent que nos décisions ne soient pas tant fondées sur le coût que sur la disponibilité d'un navire répondant aux contraintes techniques. Des armateurs canadiens nous répondent parfois, mais leur navire ne répond tout simplement pas aux normes ou aux exigences de l'expéditeur, ou il n'est pas disponible pour une période suffisamment longue. Dans certains cas, il peut y avoir un bâtiment disponible qui est beaucoup plus coûteux que le navire hauturier.

Voilà quelques-uns des éléments que nous devons prendre en considération. La loi dispose maintenant que nous devons prendre une décision dans ce domaine. Auparavant, nous adressions simplement une lettre de conseils au ministre du Revenu. Le processus a aujourd'hui un caractère plus officiel. C'est toujours une décision délicate à prendre.

[Text]

Mr. Atkinson: You're going to have to set up certain technical standards, as you say. I assume you're also going to set up administrative procedures so there will be procedural fairness in it. Obviously, it can be appealed to a court afterwards, depending on what standards you set up. Are you looking at that now?

Mr. Thompson: It may be that the decisions will be appealable to the court now that they're of a more judicial nature. That's entirely possible.

What we have found, in the case of shippers, is that they are reluctant in some cases to provide us with notification of their shipping needs very far in advance of the actual need. That has caused us some administrative difficulty. We get a request in today that they must have a vessel of a certain type by next Monday. This leaves us with very little time. We have the faxes running red-hot all over Canada to shipping companies. We're attempting to get in the information. It's a mad scramble.

We're not very happy as administrators with this shortness of time. Regrettably, it may be necessary to have some guidelines or regulations that say they will have to give us a decent warning of this so we can canvas the availability of Canadian shipowners.

Mr. Atkinson: Just from my experience, it sounds as though you're going to have to set up those things so that you can have procedural fairness throughout the entire matter. It sounds like an administrative law matter.

Mr. Thompson: We're currently looking at that. We have introduced a stopgap measure at the moment, asking shippers to give us at least 10 days notice. That is rather modest. We will monitor how that works. If it is still insufficient, we will be attempting to go to a more formal program.

We have to be careful. In the shipping world, there are legitimate instances where a shipper may not know a long time in advance of his particular requirements. But this is a program that has evolved little by little. Now it's risen to a more formal type of process.

• 1235

Mr. Angus: When you get an application under this procedure, do you look back to see whether or not the same company applied at the same time the previous year, to see whether this is a pattern of use of the exemptions?

Mr. Currie: Yes, Mr. Chairman, we do. When we get an application we look back at the previous history of the same applicant to try to determine whether or not any patterns are there. Certainly we try to strike a reasonable balance between the needs of the shippers, which can be very urgent, and enough time to do a fair and transparent process. That is what we try to do. We do try to cast the net very wide in terms of looking for Canadian vessels. We don't take a very

[Translation]

M. Atkinson: Comme vous le dites, vous allez être obligés d'établir certaines normes techniques. J'imagine que vous allez également établir des procédures administratives afin d'assurer l'équité des procédures. Manifestement, selon les normes fixées par vous, les décisions pourront ensuite faire l'objet d'un appel par un tribunal. Étudiez-vous actuellement ces questions?

M. Thompson: Maintenant qu'elles ont un caractère plus juridique, il se peut qu'on puisse interjeter appel de nos décisions devant le tribunal. C'est tout à fait possible.

Ce que nous avons constaté, dans le cas des expéditeurs, c'est qu'ils répugnent, dans certains cas, à nous faire connaître longtemps à l'avance ce que sont leurs besoins. Cela nous a créé certains problèmes administratifs. Nous recevons, par exemple, une demande aujourd'hui de quelqu'un qui a besoin d'un navire d'un certain type pour le lundi suivant. Cela nous laisse très peu de temps. Les télécopieurs tournent à plein régime pour envoyer des messages aux compagnies de transport maritime dans tout le Canada. Nous essayons d'obtenir les renseignements requis. C'est une bousculade éprouvée.

En tant qu'administrateurs, nous ne sommes pas très satisfaits du peu de temps qu'on nous laisse. C'est regrettable, mais il sera peut-être nécessaire d'établir des lignes directrices ou des règlements contraignant les expéditeurs à nous donner un préavis suffisant, de manière à ce que nous puissions nous renseigner sur la disponibilité des armateurs canadiens.

M. Atkinson: D'après l'expérience que j'ai de la question, il semble bien que vous allez être obligés d'établir des lignes directrices, de manière à assurer le respect de l'équité dans tout le processus. Cela me paraît relever du droit administratif.

M. Thompson: Nous étudions actuellement la question. Nous avons adopté une mesure bouche-trou pour le moment, et nous demandons aux expéditeurs de nous donner un préavis d'au moins dix jours, ce qui n'est pas beaucoup demander. Nous verrons comment cela va marcher. Si cela n'est pas suffisant, nous tenterons d'adopter un programme plus structuré.

Nous sommes obligés d'agir avec prudence. Dans le monde du transport, il est parfois légitime qu'un expéditeur ne sache pas longtemps à l'avance quels seront ses besoins particuliers. Mais il s'agit là d'un programme qui a lentement évolué. Nous sommes maintenant parvenus à un processus mieux structuré.

M. Angus: Lorsque vous recevez une demande, faites-vous une vérification pour voir si la même société vous a fait une demande à la même époque de l'année précédente, afin de déterminer si l'utilisation des dispenses suit certaines tendances?

M. Currie: Oui, monsieur le président, nous le faisons. Lorsque nous recevons une demande, nous examinons le dossier du requérant afin de déterminer s'il révèle une tendance quelconque. Nous essayons en tout cas d'établir un équilibre raisonnable entre les besoins des expéditeurs, qui peuvent avoir un grand caractère d'urgence, et le besoin de disposer de suffisamment de temps pour que le processus soit juste et transparent. C'est ce que nous essayons de faire.

[Texte]

narrow description of what's required. We tend to go fairly wide, and let the shipowners determine whether or not they have vessels that meet the technical requirements. We tend to err on the side of going too wide rather than going too narrow.

The Chairman: Mr. Thompson, I want to thank you and your colleagues for appearing before the committee today. As you know, we are extremely interested in several issues currently before your agency. No doubt we will be interested in having representatives from your group appear again at some future date. You've been most helpful. We appreciate your frankness and openness.

Mr. Thompson: Thank you.

Mr. Keyes: May I have the committee's indulgence for two minutes?

The Chairman: Do you want to go in camera?

Mr. Keyes: You know what is the subject. Would you prefer that?

The Chairman: Yes. The committee will go into an in camera session.

[Proceedings continue in camera]

[Traduction]

Nous essayons d'étendre le plus largement possible nos recherches de navires canadiens. Nous ne nous en tenons pas à une description très étroite des exigences. Nous avons tendance à voir large, et à laisser les armateurs décider s'ils ont des navires répondant aux exigences techniques. Nous avons plus tendance à voir trop large qu'à voir trop étroit.

Le président: Monsieur Thompson, je tiens à vous remercier, vous et vos collègues, d'avoir bien voulu comparaître devant ce comité aujourd'hui. Comme vous le savez, nous nous intéressons de très près à plusieurs questions qu'étudie actuellement votre office. Nous souhaiterons certainement que des représentants de votre groupe comparaissent à nouveau devant nous. Votre aide nous a été précieuse. Nous avons été sensibles à votre franchise et à votre esprit d'ouverture.

M. Thompson: Merci.

M. Keyes: Puis-je faire appel, deux minutes, à l'indulgence du comité?

Le président: Voulez-vous que nous continuions à huis clos?

M. Keyes: Vous savez ce qu'est le sujet. Préférez-vous cela?

Le président: Oui. Le comité va maintenant siéger à huis clos.

[Les délibérations se poursuivent à huis clos]

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

At 9:00 a.m.

From VIA Rail:

R.E. Lawless, President and Chief Executive Officer;

J.R. Paquette, Vice-President, Planning and Finance, and
Treasurer;

C. Keon Sirsly, Vice-President, Marketing.

At 11:00 a.m.

From National Transportation Agency of Canada:

Keith W. Thompson, Executive Director;

Suzanne L. Clément, Secretary and Director General, Secre-
tariat and Regional Operations Branch;

Gavin Currie, Director General, Market Entry and Analysis
Branch;

Doug Rimmer, Chairperson, Working Group on the Compre-
hensive Review.

TÉMOINS

À 9 heures:

De VIA Rail:

R.E. Lawless, Président-directeur général;

J.R. Paquette, Vice-président, Planification et Finances, et
Trésorier;

C. Keon Sirsly, Vice-présidente, Marketing.

À 11 heures:

De l'Office national des transports du Canada:

Keith W. Thompson, Directeur exécutif;

Suzanne L. Clément, Secrétaire et directeur général, Direc-
tion générale du Secrétariat et des activités régionales;

Gavin Currie, Directeur général, Direction générale de l'en-
trée sur le marché et de l'analyse du marché;

Doug Rimmer, Président, Groupe de travail sur l'examen ex-
haustif.

CA1
XC27
-T82

11
11

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 27

Fascicule n° 27

Thursday, February 18, 1993

Le jeudi 18 février 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of issues relating to the Canadian airline industry

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, examen des questions relatives à l'industrie aérienne du Canada

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 18, 1993
(42)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley and Lee Richardson.

Acting Members present: Ross Belsher for Chuck Cook; Barbara Sparrow for Geoff Wilson; Stanley Wilbee for Ken Atkinson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Consultant. *From the Legal Counsel Office:* Sydney H. Fisher, Legal Counsel.

Witnesses: From Canadian Airlines International Ltd.: Rhys Eyton, Chairman and Chief Executive Officer; Peter Wallis, Vice-President, Government and Regulatory Affairs; Terry Francis, Senior Vice-President, Marketing.

Pursuant to Standing Order 108(2), the Committee proceeded to consider issues relating to the Canadian airline industry.

Rhys Eyton made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 5:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 18 FÉVRIER 1993
(42)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson.

Membres suppléants présents: Ross Belsher remplace Chuck Cook; Barbara Sparrow remplace Geoff Wilson; Stanley Wilbee remplace Ken Atkinson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, consultant. *Du Bureau des conseillers juridiques:* Sydney H. Fisher, conseiller juridique.

Témoins: Des Lignes aériennes Canadien international Ltd.: Rhys Eyton, président et directeur général; Peter Wallis, vice-président, Affaires gouvernementales et réglementaires; Terry Francis, vice-président principal, Marketing.

En conformité du paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité examine certains aspects de l'industrie du transport aérien au Canada.

Rhys Eyton fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 17 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, February 18, 1993

• 1536

The Chairman: I call the meeting to order.

Mr. Angus has advised me that he will be in attendance very shortly, but he has indicated that we should begin with the presentation.

The meeting will be structured in the same fashion as we structured the hearing when Air Canada appeared before us last week. Committee members would know, and I don't have to remind our witnesses today, that there currently is an application before the federal Competition Tribunal, based on a 1989 consent order, and we in this committee have at this point agreed that we will follow the precedent, established with reference to other orders, that we will respect that hearing and will stay away from any subject-matter that is currently before the tribunal. Suffice it to say that what was read into the record at the beginning of the last meeting stands for this meeting as well.

Today I want to welcome officials from Canadian Airlines International Ltd. We have with us Mr. Eyton, who is the Chairman and Chief Executive Officer; Mr. Wallis, who is the Vice-President of Government and Regulatory Affairs; and Mr. Francis, who is Senior Vice-President, Marketing.

I understand that you have a presentation. I would invite you to read that into the record.

Mr. Rhys Eyton (Chairman and Chief Executive Officer, Canadian Airlines International Ltd.): Thank you, Mr. Chairman.

I would like to begin, Mr. Chairman and members of the committee, by thanking you for your tolerance. I know you had invited us before the committee a number of times, but because of the tribunal we've had to delay. However, we are delighted to be here today.

In my remarks today I'd like to speak briefly about the state of the industry, touch on a few of the key issues, and discuss what in my view needs to be done to start this industry in Canada on the road to a healthy recovery.

You've touched, Mr. Chairman, on certain issues before the Competition Tribunal. I know you'll appreciate that I have to refrain from discussing matters touched on there before you.

• 1540

The initial comments I want to make are on the state of the airline industry generally and the state of the industry in Canada, and then I'll give you some thoughts on what we might do, what we're trying to do to return it to some health.

As most of you know, the airline industry in Canada has experienced unacceptable financial results over the past three years. In this regard, however, Canadian airlines are not alone. I've just completed a term as president of IATA in 1992, and I had the dubious distinction of serving at a time when the international industry lost \$2.6 billion. Those are U.S. dollars.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 18 février 1993

Le président: La séance est ouverte.

M. Angus m'a dit qu'il arriverait sous peu, mais nous a demandé de ne pas l'attendre.

Nous procéderons de la même façon que la semaine dernière quand nous avons entendu des témoins d'Air Canada. Les députés et les témoins savent qu'une demande a été présentée au Tribunal de la concurrence en fonction d'un ordre d'assentiment de 1989; le comité a convenu de suivre le précédent, qui a été établi lorsqu'il y a eu d'autres ordres semblables, et nous respecterons les travaux du tribunal et n'aborderons pas les questions dont ce dernier est saisi. Il suffit de dire que lors de la dernière réunion, nous avons énoncé la politique du comité à cet égard. Nous respecterons cette politique aujourd'hui.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux représentants des Lignes aériennes Canadien International. Nous accueillons M. Eyton, président et directeur général; M. Wallis, vice-président des Affaires gouvernementales et réglementaires, et M. Francis, vice-président principal du marketing.

Je vous invite à nous faire lecture de votre mémoire.

M. Rhys Eyton (président et directeur général, Lignes aériennes Canadien International Ltée): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, j'aimerais vous remercier de votre patience. Je sais que vous nous avez invités à comparaître devant votre comité à plusieurs reprises, mais en raison des activités du tribunal, nous avons dû reporter notre présence devant vous. Nous sommes très heureux d'être des vôtres aujourd'hui.

Je voudrais vous entretenir brièvement de la situation qui prévaut dans l'industrie, traiter de quelques questions clés et parler de ce qui, à mon avis, devrait être fait pour mettre cette industrie au Canada sur la voie de la reprise.

Monsieur le président, vous n'êtes pas sans savoir que certaines questions font l'objet d'audiences devant le Tribunal de la concurrence. Vous comprendrez ainsi que je dois me garder d'en parler au comité.

J'aimerais tout d'abord vous dire quelques mots sur la situation de l'industrie aérienne en général et sur cette industrie au Canada; puis je vous dirai ce que nous pouvons faire dans ce secteur et ce que nous essayons de faire pour relancer ce secteur.

Comme tous le savent, l'industrie aérienne canadienne a subi des pertes financières inacceptables au cours des trois dernières années. Or, les transporteurs canadiens ne sont pas les seuls. À titre de président de l'IATA en 1992, j'ai eu le privilège douteux d'exercer mon mandat à une période où l'industrie internationale a perdu 2,6 milliards de dollars américains.

[Texte]

In order to overcome their financial difficulties, carriers throughout the world are attempting to become leaner, more efficient and competitive. Strategies chosen by different carriers to achieve this objective are varied.

Canadian Airlines has chosen a strategy that embraces drastic cost cutting with higher productivity throughout our entire organization, and we have coupled that with what we believe to be superior service standards. We've embarked on a restructuring plan and are attempting to improve dramatically our domestic market results by cutting capacity and improving yields to a level where they bear some relationship to the cost of providing those services.

Let me describe briefly the nature of the restructuring plan Canadian Airlines has undertaken. I want to emphasize that this is the only viable choice that is open to Canadian Airlines International in order to achieve the objective of maintaining effective competition in air services in Canada and at the same time returning Canadian Airlines to a position of profitability.

Canadian Airlines' restructuring plan contains a number of elements. First, as many of you know here, our employees have agreed to invest in their company, to freeze their wages for up to four years and make other collective agreement changes to improve the efficiency and competitiveness of the airline. The actions of our employees are almost without precedent in the airline business, and I believe it is clearly a reaffirmation of the spirit and dedication that have been an integral part of the corporate culture of Canadian Airlines International and its predecessor airlines. Without the employee involvement, Canadian Airlines' restructuring plan, in our view, would not have progressed.

We have approached the federal government and certain provincial governments for temporary loan guarantees for support until the proposed transaction with the American Airlines, AMR Corporation, have been finalized. The Government of Canada has offered loan guarantees of \$50 million, as have the Governments of Alberta and British Columbia, for \$50 million and \$20 million, respectively. We are very grateful indeed for this government support.

The federal government support was also dependent on our agreement to meet with federal officials to study ways of returning the industry to health, and in particular to deal with the issue of overcapacity within the limits of legal jurisdiction. This certainly displays an objective by the federal government to foster a competitive environment.

We have as well embarked upon a program of restructuring our debt with creditors and investors of Canadian Airlines and PWA Corporation. These discussions are proceeding satisfactorily.

We've entered into an agreement with American Airlines, AMR, to provide Canadian Airlines with a variety of services to support our airline operations. This services agreement will give us access to a wide range of sophisticated computer technology. This agreement is designed to reduce cost to Canadian Airlines, but at the same time meet AMR's objective of expanding its non-airline-related activities.

[Traduction]

Dans le but de surmonter ces difficultés financières, les transporteurs de par le monde essaient de se doter d'une infrastructure plus légère, plus efficace et plus compétitive. Afin d'atteindre ces objectifs, les transporteurs ont eu recours à diverses stratégies.

Canadien International a choisi de réduire radicalement ses coûts en augmentant la productivité au sein de l'entreprise; nous avons associé ce programme à ce qui est, à nos yeux, une série de normes supérieures à l'égard du service. Nous avons entrepris un plan de restructuration et essayons d'améliorer considérablement nos résultats sur le marché intérieur en réduisant la capacité et en améliorant le rendement de manière à recouvrer les coûts de la prestation des services.

Permettez-moi de vous décrire rapidement le plan de restructuration de Canadien International. Je voudrais aussi souligner qu'il s'agit de la seule option viable pour Canadien de réaliser l'objectif qui consiste à conserver une saine concurrence intérieure dans le domaine du transport aérien et, en même temps, de redevenir rentable.

Le plan de restructuration de Canadien International contient un certain nombre d'éléments. Tout d'abord, comme nombre d'entre vous le savent, les employés ont accepté d'investir dans leur société, de geler les salaires pendant une période pouvant aller jusqu'à quatre ans et d'apporter des changements aux conventions collectives en vue d'améliorer l'efficacité et la compétitivité de l'entreprise. Il est rare, dans le secteur du transport aérien, de voir des employés capables de tels gestes, et je crois qu'il s'agit clairement de la réaffirmation de leur volonté et de leur dévouement qui sont au coeur de la culture d'entreprise de Canadien ainsi que de ses sociétés constituantes. Sans l'engagement de nos employés, la restructuration de Canadien International serait, à notre avis, impossible.

Nous avons demandé au gouvernement fédéral et à certains gouvernements provinciaux de nous accorder des garanties de prêts-relais en guise de soutien jusqu'à ce que la transaction proposée avec AMR Corporation soit conclue. Le gouvernement du Canada a offert des garanties d'emprunts de 50 millions de dollars et les gouvernements de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ont respectivement accordé des garanties de 50 millions et de 20 millions de dollars. Nous remercions ces gouvernements de nous avoir témoigné cet appui.

L'aide du gouvernement fédéral est également tributaire de notre consentement à rencontrer les représentants du gouvernement fédéral en vue de trouver des moyens de ramener l'industrie sur la voie de la rentabilité et surtout, de régler la question de la surcapacité dans les limites de la juridiction. Tout cela témoigne certes du désir du gouvernement fédéral de favoriser la concurrence.

Nous avons entrepris de restructurer notre dette en collaboration avec des créanciers investisseurs de Canadien International ainsi que de la PWA Corporation et jusqu'à présent, les discussions se déroulent bien.

Nous avons conclu une entente avec American Airlines, AMR, en vertu de laquelle cette dernière fournira une gamme de services de soutien à l'exploitation de notre entreprise. Par cette entente de services, nous aurons accès à des moyens de technologie informatique très perfectionnés. Le but de l'entente consiste à réduire le coût de Canadien International tout en permettant à AMR d'atteindre son objectif, à savoir d'étendre ses activités non reliées au secteur aérien.

[Text]

At our insistence, AMR will also make an equity investment in Canadian of \$246 million Canadian, which is an integral part of our restructuring plan. The two carriers will also enter into a marketing agreement that will benefit both carriers and link the two airlines' frequent flyer programs.

Our marketing arrangement with AMR will be enhanced by Canadian achieving increased access to the United States market when the Governments of Canada and the United States have finalized a new services agreement. Canadian has at present only limited access to the U.S. marketplace. We fully support the position of the Government of Canada to seek a phased-in agreement with the U.S., with certain safeguards built in to ensure that the Canadian industry will be in a position to compete in an effective manner.

• 1545

I want to address the subject and the issue of capacity. You have seen that there is no one who disagrees with the observation that there is too much capacity in the Canadian domestic network. Over the last few years, and most recently in response to the Minister of Transport's call for action, we have taken some decisive action in the area of overcapacity.

Our calculations aggregate the Wardair capacity and the Canadian capacity as our starting point. We have reduced capacity in the Canadian marketplace between 1988 and 1992 by some 26% of available seat miles. We have sold the entire Wardair fleet of 18 aircraft. We did not increase domestic capacity in the spring and summer of 1992, and are planning to decrease domestic capacity by 10% for the same period in 1993.

In response to what I have called the Minister of Transport's call for action, we additionally reduced capacity by 15% over what had been planned to be available in the marketplace for February 1993. Because Air Canada failed to respond to our initiative, we have had to reintroduce some of this capacity in order to maintain our competitive presence.

We are pleased once again to take a leadership role in reducing capacity, but there are limits to how far we can go if our main competitor does not follow. It seems to me that as an industry we should try to resolve our shortcomings rather than have them resolved for us by government.

There also seems to be general agreement that yields are inadequate. There has been a great deal of discussion about discounting. Air Canada suggests that Canadian initiated 11 of the last 14 deep discounts in 1992. We state that Air Canada initiated 18 of 35 fare discounting actions overall in 1992, and led in 25 deep discounting actions in 1991. Canadian has tried to show some leadership by raising fares domestically in general by 5%, which Air Canada ultimately matched.

The future shape of the Canadian industry must reflect the unique geographic nature of Canada. In my view, it makes no sense whatsoever to compare Canada to the U.K., to France, to Germany, and suggest that because they have one national airline, therefore Canada can only support a single air carrier. The population of Europe is more closely compacted in a smaller amount of land mass in which competing modes of transport, such as rail and the

[Translation]

À notre demande, AMR investira en capital 246 millions de dollars, en dollars canadiens, dans Canadian, ce qui d'ailleurs est un élément intégral de notre plan de restructuration. Les deux transporteurs concluront aussi une entente de marketing qui leur profitera tous deux et qui reliera leurs programmes pour grands voyageurs.

Grâce à notre entente de marketing, Canadian devrait avoir un meilleur accès au marché américain lorsque les gouvernements canadien et américain seront tombés d'accord sur une nouvelle entente de services aériens. À ce jour, Canadian n'a qu'un accès limité au marché américain. Nous appuyons pleinement la position du gouvernement du Canada de rechercher une entente progressive avec les États-Unis et d'y inclure des garanties afin d'assurer que l'industrie canadienne sera en mesure de livrer une concurrence efficace.

Je voudrais traiter très brièvement de la question de la capacité. Vous avez sans doute remarqué que personne ne conteste l'existence d'une surcapacité sur le marché intérieur. Au cours des dernières années, et tout récemment, suite à l'appel du ministre des Transports, nous avons pris des mesures visant à réduire la surcapacité.

Nos calculs ont été faits à partir de la somme de la capacité de Wardair et de celle de Canadian International. De 1988 à 1992, nous avons réduit de 26 p. 100, nos sièges-milles offerts sur le marché intérieur. Nous avons vendu tout le parc de Wardair. Nous n'avons pas augmenté la capacité intérieure au printemps et à l'été 1992 et avons l'intention de la réduire de 10 p. 100 pour la même période en 1993.

Suite à ce que j'estime être un appel du ministre des Transports, nous avons réduit notre capacité d'un autre 15 p. 100 par rapport à ce que nous avions prévu pour février 1993. En conséquence de l'indifférence d'Air Canada à l'égard de cette initiative, nous avons dû rajouter de la capacité afin de maintenir notre compétitivité.

Je répète que nous sommes prêts à jouer le rôle de chef de file et à réduire la capacité, mais il y a des limites à ce que nous accepterons de faire si notre rival se refuse à suivre. Il me semble, qu'en tant qu'industrie, nous devrions essayer de régler nous-mêmes nos problèmes au lieu de laisser le gouvernement le faire à notre place.

Il semble également y avoir consensus sur le fait que les rendements sont trop bas. La question des tarifs réduits a d'ailleurs fait couler beaucoup d'encre. Air Canada prétend que Canadian a pris l'initiative d'annoncer 11 des 14 gros soldes en 1992. Nous estimons qu'Air Canada a pris les devants dans le cas de 18 des 35 réductions tarifaires en 1992 et a provoqué 25 sérieuses réductions en 1991. Canadian a essayé de faire preuve de leadership en augmentant les tarifs intérieurs en général de 5 p. 100 et Air Canada a finalement fait de même.

L'industrie aérienne canadienne doit tenir compte de la réalité géographique du pays. À mon avis, il est insensé de comparer le Canada au Royaume-Uni, à la France ou l'Allemagne où il n'existe qu'un seul transporteur national et de dire qu'un seul transporteur devrait suffire au Canada. L'Europe est plus densément peuplée et plusieurs modes de transport se disputent son territoire tels que le train et l'automobile que transportent un volume considérable de

[Texte]

automobile, carry significant volumes of passengers in a very rapid and efficient manner. Canadians are dependent in a much greater way on air transport to compress their travel time.

I was, however, pleased to see Mr. Harris respond last week to your questions, particularly where he stated that in a country with 27 million to 30 million people there is enough of a population base to support competitive air services.

Where I might differ with Mr. Harris is in the nature of those competitive air services. In a short period of time, Canadian Airlines has built up a network that competes effectively with that network developed by Air Canada over the last few decades. Our competitive network reflects the geographical reality of Canada; namely, a number of major communities, strung out over vast distances which in turn are connected to smaller communities through feeder services. Mr. Harris believes that after a merger with Canadian Airlines, the smaller charter carriers or entrepreneurs waiting in the wings to start competitive air services to that of the merged airline will be able to provide effective competition. We are in complete disagreement with this statement.

I think it's important to understand two basic facts. First, we are not seeking a merger with Air Canada. We've travelled that road several times and found it to be a dead end. Second, the competition that could be provided by the existing charter carriers, or other local or regional carriers, would simply not be effective competition.

• 1550

Of course, there would be some competitive frequencies offered by others in the more heavily populated corridor and between transcon points. However, the feeders would provide minimal competition, if any, to other points in this vast country, simply because the sole major carrier would use its network strength to dominate. The sole major carrier would feed its own affiliated carriers and always be in a position to offer more capacity and frequency than the other smaller carriers. This is the way it was in the 1960s in Canada.

However, this is the 1990s, and the Canadian consumer should not be subject to a made-in-Canada monopoly. I believe that two strong carriers, both made in Canada, are a more desirable and achievable public goal. This is the course we have struck for ourselves through our restructuring plan, and this is the course we will maintain.

There are constant allegations that we intend to turn effective control of the operation of Canadian Airlines over to American Airlines. This is a myth, and Air Canada knows this to be the case. We have no intention of turning over the control or the operation of our airline to any foreign interest. Doing so is not an option under Canadian law, nor is it one that we seek. Canadian Airlines is and will remain a made-in-Canada company. Its management decisions are and will be made in Canada by Canadians.

I'm encouraged by Air Canada's statement to this committee that it has begun to see a gradual improvement in its financial results since mid-1992, with the expectation of an operating profit in 1993 and a net profit in 1994. If Air Canada can soon return to profitability and we complete our restructuring plans, we can put to rest the myth that Canada's market is not big enough to sustain two national carriers.

[Traduction]

passagers avec rapidité et efficacité. Les Canadiens dépendent bien davantage du transport aérien pour réduire leur temps de voyage.

J'ai cependant été heureux d'entendre M. Harris répondre à vos questions la semaine dernière, surtout lorsqu'il a dit qu'une population de 27 à 30 millions d'habitants était suffisante pour maintenir des services aériens compétitifs.

J'ai cependant une autre idée de la nature de ce genre de services. Canadien International a, en l'espace de peu de temps, bâti un réseau qui livre une concurrence efficace au réseau qu'Air Canada a mis des années à élaborer. Notre réseau tient compte de la réalité géographique du pays, notamment de grands centres répartis sur de grandes distances qui, à leur tour, communiquent avec des collectivités plus petites par l'entremise de transporteurs d'appoint. M. Harris croit vraisemblablement qu'après une fusion avec Canadien International, les plus petits transporteurs nolisés ou entrepreneurs en puissance seront en mesure d'offrir des services concurrentiels à la société fusionnée. Nous ne sommes absolument pas d'accord sur ce point.

Je crois qu'il est important de comprendre deux choses. Tout d'abord, nous ne voulons pas fusionner avec Air Canada. Nous avons suivi cette voie plusieurs fois, mais n'avons pas trouvé d'issue. Ensuite, la concurrence des transporteurs nolisés actuels et autres transporteurs régionaux ne serait pas efficace.

Certes, on se disputerait certaines dessertes, surtout le long du corridor assez peuplé et entre les points transcontinentaux. Mais la seule concurrence probable se situerait sur d'autres points dans ce grand pays tout simplement parce que l'unique gros transporteur utiliserait sa force de réseau pour dominer le marché. Celui-ci acheminerait alors les passagers vers ses propres transporteurs affiliés et serait toujours en mesure d'offrir une plus grande capacité et fréquence que les plus petits. C'est la situation qui existait au Canada dans les années 1960.

Mais nous vivons aujourd'hui dans les années 1990 et il ne faudrait pas imposer un monopole canadien aux consommateurs. J'estime que le régime de deux gros transporteurs canadiens est plus souhaitable et réalisable. C'est la voie que nous nous sommes tracée par l'entremise du plan de restructuration et nous entendons maintenir ce cap.

Il y a constamment des allégations selon lesquelles nous avons l'intention de remettre les rênes de l'exploitation de Canadien International aux mains d'American Airlines. C'est un mythe et Air Canada le sait très bien. Nous n'avons aucunement l'intention de donner le contrôle de l'exploitation de notre société à des intérêts étrangers. Cela irait à l'encontre de la loi canadienne et d'ailleurs nous n'y pensons pas. Canadien International est une société canadienne et le demeurera; les décisions de la direction sont et seront prises au Canada par des Canadiens.

Je suis encouragé par la déclaration faite par Air Canada devant ce comité selon laquelle elle aurait remarqué une amélioration progressive de ses résultats financiers depuis le milieu de 1992 et s'attendrait à un bénéfice d'exploitation en 1993 et un bénéfice net en 1994. Si Air Canada peut redevenir rentable et si nous pouvons compléter le plan de restructuration, nous pouvons alors enterrer le mythe que le marché canadien est trop petit pour deux transporteurs nationaux.

[Text]

Internationally the proposition is sometimes put forward that Canada would be better served with only one international flag carrier. I do not believe this to be the case. First, it is by no means clear that bigger is necessarily better, stronger, more efficient, more competitive, or more economically viable. Cases in point are Cathay Pacific and Singapore Airlines. In addition, I believe you cannot sustain domestic competition between two carriers with a single international carrier. The domestic carriers that do not have the international feed and marketing strength such as frequent flyer programs will slowly wither and die. It is hard to see where the public interest can be found in that outcome.

Air Canada has stated that it believes it is counterproductive for Canadian flag carriers to be competing against each other for international traffic. This was the very argument that Air Canada used, with which we agreed, when we proposed to the government the reorganization of international routes which form the basis of the international air policy of 1988 for Canada. The 1988 air policy recognized, and it makes good sense today, that the two flag carriers should be kept apart internationally except in those markets which are large enough to justify an exception to that approach. There are only a very small number of international markets that meet this criterion, such as the U.K. and the U.S.A.

What steps need to be taken to start the Canadian industry on a path to regain profitability?

First, government, by offering the interim loan guarantees, has reaffirmed that the public interest lies in a multi-carrier domestic airline industry that provides effective competition. The industry needs to get capacity down and yields up, two factors that are inextricably linked. The two go hand in hand. Canadian Airlines tried to show some leadership on this issue and failed when Air Canada would not respond. Domestic capacity must be addressed if there's any hope of returning our Canadian industry to health.

I firmly believe that the government should continue to rely on market forces to promote fair competition. However, when we find ourselves faced with the destructive excess capacity currently found in the domestic market, I believe the government has the obligation to seek corrective measures. I welcome Minister Corbeil's calling upon the industry to take corrective measures on its own. He encouraged the industry to act responsibly by cutting back capacity, while signalling that the government may need to act if the industry does not do so voluntarily.

Finally, the industry must find ways to increase productivity and to lower costs. We are taking these steps with our restructuring plan, which includes the services agreement with American Airlines. I again call upon the Government of Canada to review its burden of taxes, fees and charges that makes it difficult to be globally competitive.

[Translation]

À l'échelle internationale, il est parfois suggéré que le Canada ne devrait avoir qu'un seul porte-drapeau. Je ne suis pas de cet avis. D'abord, il n'a jamais été prouvé qu'il faut être gros pour être meilleur, plus fort, plus efficace, plus compétitif et en meilleure santé économique. Les situations de Cathay Pacific et de Singapore Airlines le prouvent. En outre, je crois qu'il est impossible de conserver la concurrence entre deux transporteurs en n'ayant qu'un seul transporteur international. Les transporteurs intérieurs qui ne disposent pas du trafic et de la force de marketing du marché international, tels que les programmes pour grands voyageurs, dépériront pour finalement mourir. Il me semble que cette solution irait à l'encontre de l'intérêt du public.

Air Canada a déclaré qu'il est improductif pour des porte-drapeau canadiens de se faire la concurrence à l'égard du trafic international. Air Canada a évoqué ce même argument, que nous partageons d'ailleurs, lorsque nous avons proposé au gouvernement de réorganiser les dessertes internationales qui constituent les assises de la politique canadienne sur le transport aérien international de 1988. Cette politique établit de façon très sensée que deux porte-drapeau ne devraient pas desservir les mêmes marchés internationaux sauf si ces derniers sont suffisamment gros pour justifier l'exception à cette règle. Très peu de marchés internationaux répondent à ce critère, et parmi ceux-là il y a notamment le Royaume-Uni et les États-Unis.

Quelles sont les mesures à prendre pour ramener l'industrie canadienne sur la voie de la rentabilité?

Tout d'abord, le gouvernement, en acceptant les garanties de prêts-relais, a confirmé qu'il est dans l'intérêt du public de conserver une industrie aérienne intérieure à transporteurs multiples se livrant une saine concurrence. Par ailleurs, l'industrie elle-même devrait prendre des mesures pour réduire la capacité et faire augmenter les rendements. Ces deux aspects sont indissolubles. Ils vont de pair. Canadien International a tenté de faire preuve de leadership à ce sujet, en vain cependant suite au manque de réaction d'Air Canada. La question de la capacité intérieure doit être réglée pour permettre à l'industrie de redevenir rentable.

Je crois fermement que le gouvernement devrait faire confiance aux forces du marché dans l'intérêt de la saine concurrence. Lorsque, toutefois, nous nous trouvons en présence d'une surcapacité destructive, comme celle qui existe actuellement sur le marché intérieur, je crois que le gouvernement se doit d'intervenir pour corriger la situation. J'accueille l'appel du ministre Corbeil à l'industrie de prendre elle-même les mesures qui s'imposent. Il avait encouragé les membres de l'industrie de faire preuve de sérieux en réduisant la capacité tout en laissant entendre que le gouvernement pourrait agir si l'industrie ne prenait pas l'initiative.

Enfin, l'industrie doit trouver des moyens d'améliorer la productivité et de réduire les coûts. Nous prenons ces mesures par l'entremise de notre plan de restructuration qui comprend l'entente de services avec American Airlines. De nouveau, j'implore le gouvernement de revoir la question des charges fiscales, des redevances et autres frais qui entravent la compétitivité mondiale.

[Texte]

Ladies and gentlemen, Mr. Chairman, I thank you for your attention. I am now prepared to respond to any questions you might have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Eyton.

Mr. Manley (Ottawa South): Mr. Eyton, may I say welcome to you and your colleagues. Having you before a House committee has been a long time coming. I think all of us feel that the efforts you have made and the support you have had from your employees over the past number of months have been a demonstration of how cooperation can occur between management and labour in a Canadian industrial context. Quite apart from all the other issues, it is something that I think all of us applaud and are encouraged by as a precedent.

The chairman has outlined some of the limitations that we have in dealing with your testimony in that we do not want to go into the Gemini and related issues that are before the tribunal. What I'd like is to get a better feel for what involvement the Government of Canada has had, and should have, in the management of the airline industry and development of an airline policy in Canada.

I want to start with a very specific question to you. It relates to the fact that the transaction with AMR, which you have discussed somewhat in your brief, of which notice has been given at the NTA recently, is similar to a transaction that was nearly consummated last summer. When it was suddenly broken off on July 27, there were suggestions made that representatives of the Government of Canada, either directly or by implication, had linked the purchase of A-310 aircraft by the Department of National Defence from Canadian Airlines to the breaking off of negotiations with AMR. I would like you comment on the accuracy of those allegations.

Mr. Eyton: Mr. Manley, at the time that those negotiations broke off, American Airlines had just laid down a new set of circumstances or criteria that had to be met, which in the view of our board of directors were going to be difficult, if not impossible, to achieve. As a consequence, the board in its wisdom, and not being discouraged by the federal government, felt that the only avenue open to the company at that point was to begin and proceed with merger discussions with Air Canada.

Mr. Manley: Was there any statement made by a representative of the government linking the A-310 purchase to breaking off those negotiations?

Mr. Eyton: Not in a helpful context, I think. The A-310s would have given us the strength, I think, to get to a point where we could carry on discussions, where we had enough staying power that we could have concluded an arrangement with Air Canada that took into account what might have been a fairly lengthy regulatory period. The A-310 sale, of course, was the transaction that assisted us and gave us some comfort that in discussing the possibilities with Air Canada we had time.

Mr. Manley: But was there a point at which you were told this negotiation to purchase the aircraft, which had been ongoing for awhile, would not continue unless you broke off discussions with AMR?

Mr. Eyton: It might have been inferred, but it was certainly all done with the intention, I think, of trying to facilitate or encourage the discussions with Air Canada.

[Traduction]

Monsieur le président, mesdames, messieurs, je vous remercie de votre attention et je répondrai avec plaisir à vos questions.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Eyton.

M. Manley (Ottawa-Sud): Monsieur Eyton, je vous souhaite la bienvenue, à vous et à vos collègues. Nous attendons votre comparution devant le comité de la Chambre depuis longtemps. De l'avis de tous, les efforts que vous avez déployés et l'appui que vous ont réservé vos employés au cours des derniers mois illustrent bien que le patronat et le syndicat peuvent collaborer dans l'industrie canadienne. Toute autre question mise à part, nous en sommes ravis et encouragés: c'est un précédent.

Le président a exposé certaines contraintes, précisant qu'il ne faut pas discuter de Gemini et d'autres questions dont le tribunal a été saisi. J'aimerais avoir une meilleure idée de la façon dont le gouvernement du Canada participe, ou devrait participer, à la direction de l'industrie aérienne ou à l'élaboration d'une politique aérienne nationale.

Je veux vous poser une question très précise. Elle porte sur vos rapports avec l'AMR, signalés dans votre mémoire, et dont l'Office national des transports a été saisi récemment et qui ressemblent à une affaire qui a failli aboutir l'an dernier. Lorsque les discussions ont été rompues soudainement le 27 juillet, des rumeurs circulaient selon lesquelles des représentants du gouvernement canadien avaient lié à la rupture des négociations avec l'AMR, soit directement soit par sous-entendus, l'achat d'aéronefs A-310 par le ministère de la Défense nationale à Canadien International. Ces allégations étaient-elles fondées?

M. Eyton: Monsieur Manley, au moment où on a mis fin aux négociations, American Airlines venait tout juste d'établir une nouvelle série de critères ou de conditions que notre conseil d'administration trouvait difficile, voir impossible, de respecter. Par conséquent, en sa sagesse, le conseil, n'en étant pas dissuadé par le gouvernement fédéral, a cru que la seule voie possible était d'amorcer des discussions de fusion avec Air Canada.

M. Manley: Un représentant du gouvernement a-t-il établi un lien entre l'acquisition des A-310 et la rupture des négociations?

M. Eyton: Pas dans un contexte qui nous a été utile. Les A-310 nous auraient permis d'entamer des discussions, nous auraient permis de conclure une entente avec Air Canada qui tienne compte d'une période réglementaire assez longue. La vente des A-310 nous aidait, nous donnait l'assurance qu'en discutant des possibilités avec Air Canada, nous disposions d'une certaine marge de manoeuvre.

M. Manley: Mais vous a-t-on dit, à un moment donné, que les négociations concernant l'acquisition des aéronefs, qui se poursuivaient depuis quelque temps, seraient interrompues si vous ne cessiez pas de discuter avec AMR?

M. Eyton: Peut-être l'a-t-on laissé entendre, mais on cherchait, je crois, à encourager les discussions avec Air Canada.

[Text]

Mr. Manley: Was it inferred by Mr. Shortliffe?

Mr. Eyton: As you might remember, at that point we had a board committee, and we got into a bit of a furore over who was saying what to whom. I think we all remember that time quite well. A number of people, Mr. Shortliffe and Mr. Gorbet, were involved. . . board members of ours at that point, encouraging Air Canada as an alternative that was a real one. I don't believe American Airlines at that point was viewed by our board as being a possible or a practical solution.

• 1600

Mr. Manley: Was the press release you issued on July 27, which announced the termination of the discussions with AMR and the opening of discussions with Air Canada, reviewed in advance by Mr. Shortliffe or other representatives of the Government of Canada?

Mr. Eyton: To be honest, I can't recall whether it was at that point in time. In fact, I can't even remember the press release. I think we did announce because of the shareholders. We're a public company. There certainly must have been a press release that went out.

Mr. Manley: There sure was. Some of us remember it pretty clearly.

By reputation you keep very exact and precise notes of things that happen. Would your notes contain that information?

Mr. Eyton: No. I don't recollect specifically that issue being covered, on having to draft a press release and have it cleared.

Mr. Manley: Is it not possible that Mr. Shortliffe told you that unless the press release specifically stated that the discussions with AMR were terminated, the purchase of the A-310's would not proceed?

Mr. Eyton: There may have been an implication there, but you have to remember we had been working on the A-310 sale with the Government of Canada for six months. As far as we were concerned, that transaction had been completed prior to that.

Mr. Manley: Certainly published reports at that time suggested it hadn't been completed. In fact, the completion was announced after the July 27 turn of events.

Mr. Eyton: We certainly didn't have the money before that. I can assure you of that.

Mr. Manley: That's right.

Various ministers of the Crown have made different statements on that. Mr. Corbeil and Mr. Mazankowski have said that the purchase was done in part to provide assistance to Canadian Airlines. The current Minister of National Defence has written to me stating unequivocally that the purchase was done because they were the aircraft that DND needed. Which of those is it? Were you being told that they'd buy the aircraft from you in order to help you, or was it strictly unrelated to anything else that Canadian was doing?

Mr. Eyton: I can't comment on how the DND felt about the aircraft. My knowledge, very indirect from various senior staff members of ours, is that DND were looking at a way of replacing their aging Boeing 707 fleet, and that the A-310

[Translation]

M. Manley: M. Shortliffe vous a-t-il laissé entendre cela?

M. Eyton: À ce moment-là, si vous vous en souvenez, nous avons créé un comité du conseil et les discussions au sujet de qui avait dit quoi à qui étaient des plus animées. Personne n'est près de l'oublier. Des gens, M. Shortliffe et M. Gorbet, étaient là. . . des membres de notre comité considérant à l'époque que Air Canada était la bonne solution. À ce moment-là, pour notre conseil, American Airlines n'était pas perçue comme étant la solution possible ou même pratique.

M. Manley: Vous avez publié un communiqué annonçant la rupture des discussions avec AMR et l'ouverture de discussions avec Air Canada; ce communiqué a-t-il été soumis à l'approbation préalable de M. Shortliffe ou d'autres représentants du gouvernement du Canada?

M. Eyton: À vrai dire, je ne me souviens pas qu'on l'ait fait à ce moment-là. Pour tout dire, je ne me souviens même plus du communiqué. Nous avons publié un communiqué par déférence pour les actionnaires. Nous sommes une société publique. Nous avons sans doute publié un communiqué.

M. Manley: Absolument. Certains d'entre nous s'en souviennent très clairement.

On dit de vous que vous gardez des notes précises et circonstanciées sur tout. Vos notes nous révéleraient-elles quelque chose?

M. Eyton: Non. Je ne me souviens pas avoir rédigé une ébauche de communiqué ou de l'avoir soumis à qui que ce soit.

M. Manley: Est-il possible que M. Shortliffe vous ait dit qu'à moins de préciser que les discussions avec AMR étaient rompues, on ne procéderait pas à l'achat des A-310?

M. Eyton: On nous l'a peut-être fait comprendre, mais n'oubliez pas que nous négocions la vente des A-310 avec le gouvernement du Canada depuis six mois. Nous estimions, pour notre part, que l'affaire avait été conclue avant cela.

M. Manley: Mais d'après les rapports publiés à l'époque, ce n'était pas chose accomplie. En fait, l'aboutissement des négociations a été annoncé après les événements du 27 juillet.

M. Eyton: Je peux vous assurer que nous ne disposions pas d'argent avant cette date.

M. Manley: C'est exact.

Plus d'un ministre de la Couronne ont fait des déclarations divergentes à ce sujet. Messieurs Corbeil et Mazankowski ont dit que l'acquisition était un moyen d'assurer une aide financière à Canadien International. Le ministre actuel de la Défense nationale m'a écrit une lettre me disant sans équivoque que l'affaire avait été conclue parce qu'il s'agissait des appareils dont avait besoin le ministère de la Défense nationale. Laquelle des deux déclarations est la bonne? Vous a-t-on dit qu'on vous achèterait les aéronefs pour vous aider ou s'agissait-il d'une transaction sans rapport aucun avec vos autres activités?

M. Eyton: Je ne peux me prononcer quant à l'opinion qu'avait le ministère de la Défense nationale sur l'aéronef. Les commentaires que j'ai glanés auprès de notre direction est que ce ministère cherchait à remplacer sa vieille flotte de

[Texte]

aircraft that came out of the Wardair fleet—as you know, they were a very modern aircraft—would certainly be an adequate replacement for the Boeing 707. As a consequence, our people had been negotiating, as I say, for probably six months as a candidate. We, on the other hand, were quite anxious to remove those aircraft from our fleet.

Mr. Manley: As far as you were concerned it was a business deal that hadn't anything to do with the other transactions?

Mr. Eyton: My interpretation of the transaction and what went on was that it was a very genuine attempt on the part of our government to assist us in trying to find a solution to the dilemma that we found at that time, where we weren't able to do the AMR transaction and the Air Canada solution appeared to be the only one at that time.

Mr. Manley: That's the way it seemed to appear to them, but presumably before this happened, had you had the cash from the A-310 purchase you would have proceeded further down the road that you ended up on anyway, which was dealing with AMR. Those discussions terminated very quickly, much to everyone's surprise. The only possible explanation that is consistent with that is that those published reports, mainly in *The Globe and Mail*, were accurate, that in fact the government told you that its stated preference was for a merger and that you were only going to get the cash if you moved down that road. Is that not a reasonable inference to take from those events?

Mr. Eyton: I don't know what inference you can take from it. I do know that the conditions that AMR had just laid on us made it virtually impossible to complete that transaction. We did know that. I'm happy to report today that many of those conditions we faced then have been removed, but without the proceeds from the A-310 aircraft we simply wouldn't have got to the point where we could have the in-depth discussions we had with Air Canada.

• 1605

Mr. Manley: As you say, this discussion or negotiation on the aircraft went on for some period of months. Did you employ a lobbyist or a representative to deal with government with respect to the sale of those aircraft to the Department of National Defence?

Mr. Eyton: I'd have some difficulty answering that because I don't know. . . I think we had parties who were acting in a—I don't know that it was a lobbyist capacity, but in a brokerage capacity—who took it on themselves without necessarily our appointment to move the aircraft for us, and amongst the candidates were the Government of Canada. So I'm certainly of the view that this did occur.

Mr. Manley: Were you obliged to pay a commission to this broker on the transaction?

Mr. Eyton: Yes, I think there was a commission on the transaction.

Mr. Manley: What was the amount of the commission?

Mr. Eyton: Now, that I can't tell you. It was fairly modest, as I recall, by commissions normally paid in this business.

[Traduction]

Boeing 707 et que l'A-310, un aéronef très moderne de la flotte de Wardair, serait certainement un remplacement adéquat. Par conséquent, nous avons entamé des négociations depuis environ six mois. Nous avons hâte de supprimer ces aéronefs de notre flotte.

M. Manley: D'après vous donc, il s'agissait d'une affaire qui n'était aucunement reliée aux autres transactions.

M. Eyton: Voici ma lecture des événements: le gouvernement a vraiment cherché à nous aider à trouver une solution au dilemme que nous avons connu lorsque nous ne pouvions donner suite aux propositions d'AMR et que la solution Air Canada semblait la seule possible à l'époque.

M. Manley: Voilà comment on semblait voir la situation, mais avant que cela ne se produise, si vous aviez disposé de l'argent provenant de la vente des A-310, vous auriez poursuivi plus à fond la solution que vous aviez retenue de toute façon, qui était de faire affaire avec AMR. Ces discussions ont été interrompues très rapidement, au grand étonnement de tous. La seule explication qui vaille c'est que les déclarations publiées notamment dans le *Globe and Mail* étaient exactes, que le gouvernement vous a dit qu'il préférerait une fusion, que vous obtiendriez l'argent seulement si vous adoptiez son point de vue. Peut-on raisonnablement en arriver à cette conclusion, compte tenu des événements?

M. Eyton: Je ne sais pas à quelle conclusion vous pouvez arriver. Je sais que les conditions que venaient de nous imposer AMR étaient telles qu'il nous était impossible d'y donner suite. Nous en étions certains. Je suis heureux de pouvoir dire aujourd'hui que beaucoup de ces conditions qu'on nous imposait à l'époque ont été supprimées, mais sans l'argent provenant de la vente des appareils A-310, il ne nous aurait tout simplement pas été possible de nous lancer dans les discussions en profondeur que nous avons eues avec Air Canada.

M. Manley: Comme vous l'avez dit, ces discussions ou négociations en vue de la vente de cet appareil ont duré des mois. Avez-vous retenu les services d'un lobbyiste ou d'un représentant pour traiter avec le gouvernement la vente de ces appareils au ministère de la Défense nationale?

M. Eyton: J'aurais de la difficulté à répondre à cela, car je ne sais pas. . . Je crois qu'il y a des gens qui se sont occupés du dossier, pas nécessairement à titre de lobbyistes, mais plutôt en qualité de courtiers. Ils ont pris l'initiative d'essayer de nous trouver un acheteur pour nos avions, sans avoir nécessairement été mandatés par nous, et l'un des acheteurs potentiels était le gouvernement du Canada. Donc, à mon avis, on peut dire que c'est bel et bien ce qui s'est passé.

M. Manley: Avez-vous été obligé de payer une commission à ce courtier sur le montant de la transaction?

M. Eyton: Oui, je crois qu'une commission a été payée.

M. Manley: Quel en était le montant?

M. Eyton: Écoutez, je ne peux pas vous le dire. Si je me rappelle bien, c'était assez minime, en comparaison des commissions qui sont normalement versées dans ce genre d'affaires.

[Text]

Mr. Manley: The total sale was over \$200 million?

Mr. Eyton: No. It was about \$43 million U.S. per aircraft. The 86 plus a little over—

Mr. Manley: Mr. Corbeil said that it was over \$200 million.

Mr. Eyton: It may be right when we take it down to Canadian dollars, three aircraft at \$43 million U.S., plus spare parts. It could have very well been.

Mr. Manley: Would the commission have been as much as 0.1%, or \$2 million?

Mr. Eyton: I'd have to get the answer. I can't answer that question.

Mr. Manley: Perhaps you could undertake to provide that to the clerk when you review your notes.

Obviously the concern is that a number of ministers have put this purchase in the context of assistance to Canadian Airlines. That was in Mr. Corbeil's statement. It's in a letter from Mr. Mazankowski. For that reason the taxpayer, I think, should know to what extent some of that assistance, if that's what it's characterized as, was going—

Mr. Eyton: Mr. Manley, that's a fair question. It is just the fact that I don't want to guess at it. I'd rather check and just see what in fact did happen, so that we don't have a misunderstanding.

Mr. Manley: Were you in any way directed to use a broker or an agent in order to complete the transaction?

Mr. Eyton: Not to my knowledge. I certainly wasn't, or my senior staff, to the best of my knowledge.

The Chairman: We'll have to move on to the next questioner. Mr. Angus.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Eyton and gentlemen, welcome to the committee. My apologies for not being here at the start of your presentation, but as you know, around here we tend to be a bit schizophrenic from time to time, having to be in more places than one at once.

Mr. Eyton: It sounds a lot like the airline business.

Mr. Angus: That's right, and sometimes having to have more than one position at the same time, at this side of the table.

Mr. Eyton, could you outline to the committee the manner in which the 25% in terms of controlling shares, and the 33%, or up to 33 1/3% of total shares are being purchased by AMR subsidiary into Canadian Airlines? Can you indicate it in terms of the timing and what provisions there are for Canadians to reacquire those shares, and what provisions there are for Americans to acquire any additional shares, if any?

Mr. Eyton: Mr. Angus, I'll try to answer those in the order you've given them to me. There's the 25% and 33%. There's the right for us to buy out, and then there's the right for them to acquire more of our additional shares.

[Translation]

M. Manley: Le montant total de la vente était supérieur à 200 millions de dollars?

M. Eyton: Non. Le prix était d'environ 43 millions de dollars U.S. par avion. Cela donne 86 millions plus un petit montant. . .

M. Manley: M. Corbeil a dit que la transaction était de plus de 200 millions de dollars.

M. Eyton: Peut-être en dollars canadiens, si l'on compte les trois avions à 43 millions de dollars pièce, plus les pièces détachées. C'est fort possible.

M. Manley: La commission a-t-elle pu atteindre 0,1 p. 100, c'est-à-dire deux millions de dollars?

M. Eyton: Je devrai me renseigner. Je ne peux pas répondre à cette question.

M. Manley: Peut-être pourriez-vous vous engager à transmettre ce renseignement au greffier, quand vous aurez l'occasion de vérifier.

Le problème, évidemment, c'est que plusieurs ministres ont parlé de cet achat en termes d'aide à Canadien International. C'était dans la déclaration de M. Corbeil. Cela figure aussi dans une lettre de M. Mazankowski. C'est pourquoi le contribuable devrait savoir, à mon avis, quelle portion de cette aide, si c'est bien de cela qu'il s'agit, a été versée. . .

M. Eyton: Monsieur Manley, il est légitime de se poser cette question. C'est simplement que je ne voudrais pas donner un chiffre en l'air, sans vérifier. Je préfère vérifier ce qui s'est passé exactement, afin d'éviter tout malentendu.

M. Manley: Avez-vous d'une façon ou d'une autre reçu pour instruction de recourir aux services d'un courtier ou d'un agent pour compléter la transaction?

M. Eyton: Pas à ma connaissance. Pas moi, en tout cas, ni mes principaux collaborateurs, du moins pas à ma connaissance.

Le président: La parole est à M. Angus.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Eyton, mes-sieurs, bienvenue au comité. Je vous présente mes excuses pour n'avoir pu être présent au début de votre exposé, mais comme vous le savez, on a tendance à être quelque peu schizophrène dans ces parages, étant donné que nous devons être à plusieurs endroits à la fois.

M. Eyton: On dirait que cela ressemble beaucoup au secteur du transport aérien.

M. Angus: En effet, et il arrive parfois qu'on soit obligé de défendre plus d'une position à la fois, comme c'est le cas au bout de la table.

Monsieur Eyton, pourriez-vous expliquer au comité les détails de la transaction par laquelle la filiale de AMR achète 25 p. 100 des actions votantes de Canadien International et 33 p. 100 ou jusqu'à 33 1/3 p. 100 de l'ensemble des actions? Pourriez-vous préciser les échéances et dire quelles dispositions permettent à Canadien de racheter ces actions et à American d'acheter d'autres actions, le cas échéant?

M. Eyton: Monsieur Angus, je vais essayer de répondre à toutes ces questions dans l'ordre où elles m'ont été posées. Je confirme les chiffres de 25 p. 100 et de 33 p. 100. Nous avons le droit de rachat et American a le droit d'acheter une quantité additionnelle de nos actions.

[Texte]

On the first point, the structure of our company may not be understood by all, but we have a holding company. It's above all our airline activities. It is called PWA Corporation, which holds a 100% interest in Canadian Airlines International. It holds a 100% interest in Canadian regional airlines; it holds investments in GPA Airbus and Gemini, and a number of similar investment tour companies and so forth. The proposal is that AMR will invest in Canadian Airlines to the extent of 25% of the voting stock in that company, into which we would have folded the regional structure as well. All that will be left in the holding company will be the interest in GPA Airbus and the Gemini investment.

• 1610

Terms of the additional shareholding, the additional 8%, will be by way of non-voting equity of a sort yet to be determined. It could be that the 25% will be in the form of a convertible instrument, convertible into equity but only to the extent of 25%, and the additional 8% by way of another financial instrument. But it will have all the attributes of a non-voting instrument.

With regard to the right for us to acquire, we have a provision in the contract that we can reacquire those shares at a rate that compounds 15% annually—I think that is the number. So it's steep, but that is fairly commonplace for a transaction like this for those investing in a weak company. As for the right for them to acquire additional shares, to my knowledge, I can't recall any provision of the agreement that permits them to acquire an additional shareholding.

Mr. Angus: In terms of your ability to reacquire the shares that are going to American, is it a permissive provision of the agreement or are you required under certain circumstances to reacquire those shares in five years or ten years or whatever?

Mr. Eyton: I'd say that unless there's a default of some sort under the services agreement, it's a permissive relationship.

Mr. Angus: Was there any discussion between yourselves and American of building in a mechanism for the reacquisition of those shares, irrespective of any other contracts that may last for a set period of time, such as the Gemini one for 20 years?

Mr. Eyton: We were the ones—I'm speaking now for PWA Corporation—that insisted on this right to acquire.

Mr. Angus: But it's only permissive as opposed to some kind of trigger mechanism that says that if the company's doing well, starting with 10% a year, we'll start picking them up for—

Mr. Eyton: It's difficult to do that. We're hoping with our current plan that we're going to come out of this in a fairly solid financial condition. It may be a wonderful position to arrive at, where you had the capital available to either reduce or take out a good part of that position. It would be our intent if there were sufficient funds there, but as you know, the capital intensity of this business seldom allows you that luxury of buying something that doesn't weaken your ability to compete in the ongoing need to replace equipment and so forth.

[Traduction]

Sur le premier point, la structure de notre entreprise n'est peut-être pas bien comprise par tous. Nous avons une société de portefeuille qui coiffe toutes nos activités de transporteur aérien. Cette société s'appelle PWA Corporation et possède 100 p. 100 de Lignes aériennes Canadien International. Elle possède également 100 p. 100 des transporteurs régionaux de Canadien. Elle possède par ailleurs des participations dans GPA Airbus et dans Gemini, ainsi que dans un certain nombre de voyagistes, etc. La proposition est que AMR investisse dans Canadien à hauteur de 25 p. 100 des actions avec droit de vote dans cette compagnie dans laquelle nous aurions également englobé la structure régionale. Tout ce qui sera laissé à la société de portefeuille sera les participations dans GPA Airbus et Gemini.

Les conditions de cette possession d'actions supplémentaires, les 8 p. 100 de plus, seront constituées d'un type d'actions sans droit de vote qui n'a pas encore été déterminé. Il est possible que les 25 p. 100 prennent la forme d'un titre convertible, convertible en actions, mais seulement à hauteur de 25 p. 100, et que les 8 p. 100 qui restent prennent la forme d'un autre titre financier. Titre qui aura tous les attributs d'un titre sans droit de vote.

Quant à notre droit de rachat, il y a une disposition dans le contrat selon laquelle nous pouvons racheter ces actions à un taux composé de 15 p. 100 par an—je crois que c'est le chiffre. C'est donc beaucoup mais c'est assez normal pour une transaction comme celle-ci quand on investit dans une entreprise en difficulté. Quant à leur droit d'acheter d'autres actions, à ma connaissance, je ne me souviens pas qu'il y ait dans l'accord de disposition qui leur permette d'acquérir d'autres actions.

M. Angus: Pour ce qui est de la possibilité pour vous de racheter des actions qui vont à American, est-ce une disposition facultative de cette entente ou êtes-vous tenus dans certaines circonstances de racheter ces actions dans cinq ans, 10 ans ou à un autre moment?

M. Eyton: Je crois que sauf s'il y a un non-respect de l'entente de services, c'est facultatif.

M. Angus: Avez-vous discuté avec American de la possibilité d'établir un mécanisme pour le rachat de ces actions, indépendamment de tout autre contrat en vigueur pendant une période donnée, tel que celui de Gemini qui porte sur 20 ans?

M. Eyton: C'est nous—je parle maintenant pour PWA—qui avons insisté sur ce droit de rachat.

M. Angus: Mais ce n'est que facultatif, il n'y a pas là de mécanisme déclencheur qui dise que si la compagnie a de bons résultats, 10 p. 100 par an au début, nous commencerons à l'épauler pour...

M. Eyton: C'est difficile. Nous espérons que grâce à notre plan, nous en sortirons assez solides du point de vue financier. Peut-être que nous arriverons à une situation merveilleuse où l'on aura les capitaux nécessaires pour soit réduire soit reprendre une bonne part de ces actions. Ce serait là notre intention si nous en avons les moyens mais, comme vous le savez, ce secteur d'activité étant à forte concentration de capitaux, il est rare que l'on ait le luxe d'acheter quelque chose qui ne diminue pas sa compétitivité sachant qu'il faut continuellement renouveler le matériel, etc.

[Text]

Mr. Angus: Is there anything in the contract that would allow the shares that are held by American to be acquired by somebody other than PWA or Canadian?

Mr. Eyton: I'm just trying to think. . . to my knowledge, there's no provision that that shareholding can be assigned.

Mr. Angus: So in other words, they're strictly American's or they're Canadian's, nobody else's.

Mr. Eyton: Correct.

Mr. Angus: A couple of weeks ago there were some conflicting comments coming out of the United States about whether or not those shares were available today or maybe available in the future. Can you clarify what that position is, whether or not American is prepared to sell them early rather than later?

Mr. Eyton: Since this came out of the tribunal, I've got to maybe walk a little bit of a tight line here.

Mr. Angus: Fair enough.

Mr. Eyton: But let me have a try. That comment I think came from the comments that the media picked up out of the current tribunal lawsuit, where it was stated that the shareholding that AMR would acquire goes on the market tomorrow if anybody wanted it. I think that was misconstrued by the media, in AMR's attempting to make the point that what they're really interested in in Canadian Airlines is the services contract. We are the ones, "we" being Pacific Western Airlines Corporation, that are insisting they put that money in in order to get the services contract.

• 1615

Now, to my knowledge, there is no intention for them to turn around and sell those shares. In fact, there is a provision, and I don't think they can do it for a period of time.

So I think the public might be a little misled in feeling that they simply want to get the services contract, dump the shareholding, and on they go. We want them in there as a shareholder at the same time as they have the services contract. I think the two go hand in hand and weld this together.

Mr. Angus: On page 9 of your presentation to the committee, at the top, you state:

I firmly believe that the government should continue to rely on market forces to promote fair competition. However, when we find ourselves faced with the destructive excess capacity currently found in the domestic market I believe the government has the obligation to seek corrective measures. . .

Given what's happened and your comments about your main competitor, Air Canada, the reality of Nationair and the kind of undercutting they have done to both carriers, does the Minister of Transport need additional tools in order to achieve the rationalization of the routings in this country? Or, do you feel he has, within the NTA or any other act, the ability to go beyond making statements in the House to encourage reduction in capacity, to have that actually done?

Mr. Eyton: Let me deal, first of all, with the broad issue. It's unique in this country to have the two major carriers, which control roughly 95% of the scheduled services in this country, both admit—and I'll admit today that I feel there's

[Translation]

M. Angus: Y a-t-il quoi que ce soit dans le contrat qui permettrait que les actions détenues par American soient achetées par quelqu'un d'autre que PWA ou Canadien?

M. Eyton: Je réfléchis. . . À ma connaissance, il n'y a pas de disposition qui permettrait de céder ces actions.

M. Angus: Autrement dit, elles ne peuvent être détenues que par American ou Canadien, et par personne d'autre.

M. Eyton: C'est cela.

M. Angus: Il y a une ou deux semaines, on a entendu des commentaires un peu contradictoires venant des États-Unis au sujet de la possibilité que ces actions soient offertes aujourd'hui ou plus tard. Pourriez-vous nous dire ce qu'il en est, si American est ou non disposée à s'en défaire tôt ou tard?

M. Eyton: Étant donné que cela est sorti du tribunal, je dois peut-être prendre certaines précautions.

M. Angus: D'accord.

M. Eyton: Mais je vais essayer. Je crois que ce commentaire venait de ce que les médias avaient obtenu au sujet de la poursuite qui est actuellement devant le tribunal, où on a déclaré que les actions que pourrait acheter AMR pourraient être mises sur le marché si cela intéressait quiconque. Je crois que les médias ont mal compris, en ce sens que AMR tentait d'expliquer que ce qui les intéressait vraiment chez Canadien c'était le contrat de services. C'est nous, «nous» la société Pacific Western Airlines, qui insistons pour qu'American injecte ces sommes pour obtenir le contrat de services.

À ma connaissance, AMR n'a donc nullement l'intention de revendre ces actions. Une disposition de l'entente lui interdit même de le faire avant l'expiration d'un certain délai.

Il ne faudrait donc pas donner l'impression que cette société va se débarrasser de ses actions dès qu'elle aura obtenu le contrat de services. L'obtention de ce contrat et l'acquisition d'actions vont de pair.

M. Angus: Au bas de la page 10 de votre exposé, on lit ceci:

Je crois fermement que le gouvernement devrait faire confiance aux forces du marché dans l'intérêt de la saine concurrence. Lorsque, toutefois, nous nous trouvons en présence d'une surcapacité destructive, comme celle qui existe actuellement sur le marché intérieur, je crois que le gouvernement se doit d'intervenir pour corriger la situation.

Compte tenu de ce qui s'est produit et des propos que vous avez tenus au sujet de votre principal concurrent, Air Canada, et compte tenu également de la guerre des prix à laquelle se livre actuellement Nationair, convient-il de fournir au ministre des Transports les moyens voulus pour favoriser la rationalisation des itinéraires au pays? Pensez-vous qu'il dispose déjà de ces moyens en vertu notamment de la Loi nationale sur les transports et qu'il n'a pas à s'en tenir à exprimer des vœux pieux à la Chambre au sujet de la réduction de la capacité des transporteurs?

M. Eyton: Permettez-moi d'abord de dire quelques mots au sujet du problème général que vous soulevez. Fait assez inusité, les deux principaux transporteurs du pays, lesquels contrôlent à eux deux 95 p. 100 du marché des vols réguliers,

[Texte]

probably in the neighbourhood of 20% excess capacity, and I saw my friend, Mr. Hollis Harris, admit it last week—a condition like that. Yet the two of us seem to be in a gridlock over any ability to deal with the very damaging, destructive situation.

I saw a comment that was made by Mr. Harris, that we can't act unilaterally, and I don't know that I quite accept that. We, on the other hand, a month or so ago offered to reduce capacity by 15% and we're looking for a reaction. But we didn't get one that dealt with it.

So here we are in a country that has two carriers—and I believe they're two very good carriers by international standards—and we're slowly driving each other out of business. We will both be out of business. The industry will be on its knees if we allow this sort of thing to go on. Yet both of us, the chief executive of Air Canada and I, know that somehow it has to be dealt with. The Minister of Transport has been most encouraging in saying that there is going to be action taken, or a plan of action, to attempt to bring it to a head.

I don't know what the answer would be, other than avoiding any suggestion of collusive action among any of the parties, so that the Minister of Transport is able to say to the two principal carriers, look, you both have admitted there is excess capacity, you both have admitted there's up to 20% or more excess capacity now, based on the 1992 available seat miles that you had in the domestic market; what are you going to do about it in order to bring this industry back to some degree of health?

We would be very quick to respond to that. I can't speak, obviously, for the other side, but I think that's step number one.

Mr. Angus: But, Mr. Eyton, he's tried step number one. He encouraged the carriers to do that. You reacted in one way; you're main competitor didn't react. A third carrier came in and undercut both of you in terms of at least one of the city pairs. Doesn't that suggest that something more than words are needed in order to provide a level playing field so that you're not punishing yourself at the expense of somebody else? You can cut all you want, but if Nationair comes in and scoops it up, we haven't solved the problem.

Mr. Eyton: The Nationairs of this world are effective competitors; the consumers do well. I've been in the industry a long time and I have seen charter carriers—turned—schedule come and go. The most effective example is Wardair, which had the best reputation of any carrier that has ever converted from a charter carrier into a sched, and they simply can't make it. In the meantime, they do a great deal of damage. In the case of Nationair, our losses daily are somewhere probably around \$1.5 million through that activity.

That's not the main issue. I think, number one, the consumer is doing well while they're prepared to operate at that level. But we don't believe it's viable, that you can carry on at fare levels like that indefinitely. Time will prove me out. I do think the number one step that has to be taken is to deal with the two carriers that have 95% of the market. Once you have done that, then perhaps somehow the NTA or somebody like that begins to put a viability test on new

[Traduction]

s'entendent pour dire que la capacité excédentaire s'élève à environ 20 p. 100. Mon homologue, M. Hollis Harris, l'a admis la semaine dernière. Or, nous ne parvenons pas à nous entendre sur la façon de résoudre ce très grave problème.

M. Harris aurait dit que ni l'un ni l'autre des principaux transporteurs du pays ne pouvait prendre de mesures unilatérales pour faire face au problème. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec lui. Il y a un mois, nous avons décidé de réduire notre capacité de 15 p. 100. Notre concurrent ne nous a pas encore fait part de sa réaction.

Le Canada compte deux des meilleurs transporteurs au monde, et ceux-ci sont en train de s'acculer mutuellement à la faillite. Ni l'un ni l'autre ne survivra. Si rien ne change, l'industrie périlitera. Or, le président-directeur général d'Air Canada et moi-même savons bien qu'il faut trouver une solution au problème. Nous nous réjouissons du fait que le ministre des Transports compte proposer un plan d'action dans le but de crever l'abcès.

Je ne connais pas la solution, mais je sais qu'il faut éviter toute idée de collusion. Le ministre des Transports devrait poser la question suivante aux dirigeants des deux principaux transporteurs canadiens: compte tenu du fait que vous avez reconnu que votre capacité excédentaire s'élevait à environ 20 p. 100—chiffre qui se fonde sur les 1 000 sièges disponibles en 1992 sur le marché intérieur—que comptez-vous faire pour assurer la viabilité de l'industrie?

Nous n'hésiterions pas à prendre la perche qu'on nous tend ainsi, mais je ne peux évidemment pas parler au nom de notre concurrent. À notre avis, il s'agit cependant d'un premier pas dans la bonne direction.

M. Angus: Monsieur Eyton, le ministre a cependant fait le premier pas. Il a encouragé les transporteurs à rationaliser leurs activités. Vous avez pris certaines mesures sans que votre principal concurrent fasse de même. Un troisième transporteur vous a coupé l'herbe sous les pieds dans au moins une des villes jumelées. Cela ne signifie-t-il pas que le temps n'est plus aux vœux pieux et qu'il faut faire en sorte que les concessions que vous êtes prêt à faire ne vous desservent pas? Vous pouvez réduire vos services tant que vous le voulez, mais cela ne règlera pas le problème si Nationair s'interpose.

M. Eyton: Les Nationairs de ce monde sont des concurrents redoutables. Les consommateurs ont intérêt à ce qu'ils existent. Je travaille dans ce domaine depuis longtemps et j'ai vu beaucoup de transporteurs à service d'affrètement se transformer en transporteur régulier. Certains n'ont pas survécu longtemps. L'exemple le plus frappant est celui de Wardair. Sa réputation était excellente, mais cela ne l'a pas empêché de faire faillite. Ce genre de transporteurs peuvent cependant causer beaucoup de tort. Les recettes que nous perdons chaque jour en raison de la concurrence de Nationair s'élèvent à 1,5 million de dollars.

Mais ce n'est pas le cœur du problème. Il faut bien reconnaître que les consommateurs profitent des prix plus bas qu'offrent ces transporteurs. Or, nous ne pensons pas qu'ils puissent offrir ce genre de prix indéfiniment. Seul le temps dira si j'ai tort ou raison. Je crois cependant que la première chose à faire c'est de régler le problème des deux transporteurs qui à eux deux tiennent 95 p. 100 du marché. Une fois cela fait, alors l'ONT ou un autre organisme du

[Text]

entrants. If you are going to come into the scheduled market, I think we are all entitled as Canadians to know that you have a viable operation, that you are not coming in in a predatory fashion. This must always be with the consumer in mind: can we produce an industry that is going to be competitive, offer good fares to consumers, and can we survive?

• 1620

Mr. Angus: Yes.

Mr. Eyton: I can tell you what I know of the industry right now. This industry is on its way to decimation if it carries on with the losses it has to this point. There has to be very strong action taken. The minister hasn't called me up and said, Mr. Eyton, last year you had x number of available seat miles. Mr. Eyton, in your testimony and in speeches, you are claiming there is excess capacity and say, for example purposes, that you and Mr. Harris agree there is about 20%. He hasn't asked me what we are prepared to do to make sure this industry survives. That is step number one. If that doesn't work, then I think the government certainly has the ability to move much farther on it.

To get back into regulation. . . I've been through that. I lived all through the regulation era. It builds up a whole bureaucracy that you can never unwind, so I think we have to be very careful about not building additional costs for government.

Mr. Angus: It may be part of the balancing act that we have to play between a viable private sector airline industry and stability and the needs of the consumers.

Mr. Eyton: I would like, if I may, Mr. Chairman, to have Mr. Francis. . . Terry is one of the outstanding marketing people, I think, in North America.

Terry, you have been dealing with this. You may have a comment on this whole excess capacity situation that could be helpful.

The Chairman: Yes, we will do that and then we will be moving on to Mr. Belsher.

Mr. Terry Francis (Senior Vice-President, Marketing, Canadian Airlines International Ltd.): Number one, we strongly believe the best way you get discipline in the airline business is to deal with capacity. Capacity is the root of all evil. Trying to deal with price never solves the problem; therefore, you have to focus on capacity.

I would like to make a comment, going back to what you said and what Mr. Eyton said. If you take a benchmark of 92 and you were to suggest to the two carriers that you go to x minus 20 to get the capacity in line, it is not done without pain.

Mr. Angus: That's right.

Mr. Francis: So under that scenario you can expect that somebody will come on some routes. The reality of operating under a decreased level of capacity is that you have to choose where your priorities are and deploy your capacity on that

[Translation]

genre pourra faire subir un test de viabilité aux nouveaux transporteurs. Un transporteur qui veut avoir accès à un marché réglementé doit, à mon avis, démontrer aux Canadiens qu'il s'agit d'une entreprise viable qui ne se comportera pas comme un prédateur. Il faut pour cela toujours tenir compte de l'intérêt du consommateur; pouvons-nous avoir une industrie qui sera compétitive, qui offrira un service de qualité aux consommateurs et qui pourra survivre?

M. Angus: Oui.

M. Eyton: Je peux vous dire ce que je sais de l'industrie à l'heure actuelle. Elle court à sa ruine si elle reste aussi endettée qu'elle ne l'est actuellement. Il faut prendre des mesures très vigoureuses. Le ministre ne m'a pas appelé pour me dire que l'an dernier nous avions tant ou tant de sièges-milles, qui étaient disponibles. Il ne m'a pas dit que dans mon témoignage et dans les allocutions que je prononce, je prétends qu'il y a une capacité excédentaire d'environ 20 p. 100, aux fins de l'exemple, comme vous et M. Harris l'admettez. Il ne m'a pas demandé ce que nous sommes prêts à faire pour assurer la survie de cette industrie. C'est la première chose à faire. Si cela échoue, alors je pense que le gouvernement peut certainement aller beaucoup plus loin.

Revenons-en à la réglementation. . . j'en sais quelque chose. J'étais là à l'époque de la réglementation. Cela favorise la création de toute une bureaucratie dont on ne peut plus se défaire et j'estime donc qu'il faut éviter à tout prix d'imposer des coûts additionnels au gouvernement.

M. Angus: Nous devons trouver le juste équilibre entre une industrie aérienne viable dans le secteur privé et la stabilité et les besoins des consommateurs.

M. Eyton: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Francis. . . Terry est l'un de nos meilleurs agents commerciaux, je pense, en Amérique du Nord.

Terry, vous vous êtes occupé de ce dossier. Vous pourriez peut-être faire un commentaire utile sur tout ce problème de capacité excédentaire.

Le président: Oui, nous l'entendrons, après quoi nous passerons à M. Belsher.

M. Terry Francis (premier vice-président, Commercialisation, Lignes aériennes Canadien International Ltée): D'abord, nous croyons fermement que la meilleure façon de discipliner le secteur du transport aérien c'est de régler le problème de la capacité. C'est la cause première de tous nos problèmes. On ne réussit jamais à régler un tel problème en agissant au niveau des prix; par conséquent, il faut mettre l'accent sur la capacité.

J'aimerais faire un commentaire sur ce que vous et M. Eyton avez dit. Si l'on prend 1992 comme année de référence et que l'on dit aux deux transporteurs qu'ils doivent réduire leur capacité de 20 p. 100, cela ne se fera sans douleur.

M. Angus: C'est exact.

M. Francis: Avec un tel scénario, il faut prévoir un partage des liaisons. Lorsque l'on réduit la capacité, il faut refaire l'ordre des priorités et déployer la capacité en conséquence. Ainsi, chaque transporteur gagnera certaines

[Texte]

basis. Therefore, you will win in some markets and you will lose in some markets. The end result, we strongly believe, is that you will carry a similar revenue base but operate with a lot fewer seats. Therefore, the relative position in your competitive stance for the two carriers within the 95% of the scheduled market does not change, but you will be operating with a lot fewer seats. We think that is where the economic benefits of that come in.

Mr. Eyton: I would like to emphasize again that we understand that all this has to be done within the limits of the law, the Competition Act and so forth, and that is difficult. There can't be collusion, and we're not suggesting that. But there has to be a firm hand taken in trying to move the industry to do the right thing.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Mr. Eyton and your fellow co-workers, welcome again before this committee.

Mr. Eyton: Thank you.

Mr. Belsher: I would like to make the observation, Mr. Chairman, that the last time I checked, when the official opposition were asking about government policy being given out by Mr. Shortliffe, Mr. Shortliffe was not part of the government. He is part of the apparatus of government, but when it is speaking on behalf of the government, it is usually left up to the ministers of the Crown. I can appreciate their concern when they read reports in the paper—

• 1625

Mr. Manley: So all the deputy ministers [*Inaudible—Editor*] whatever they want.

Mrs. Sparrow (Calgary Southwest): Some of them.

Mr. Angus: The ones who get them in trouble.

Mr. Belsher: Just picking up on the capacity, I think Mr. Angus has asked the majority of the questions on that. Would you hazard a guess as to how long the government can wait for capacity? Capacity is definitely the main problem. Unless the capacity question is addressed by our two major carriers, we're coming up against a brick wall in our country with regards to the airline business. Is there a timeframe you can put on it? I really hope we don't have to enter into that, because I was part of the deregulation process, *Freedom to Move*, as Mr. Angus was across there—

Mr. Angus: I was part of the against part.

Mr. Belsher: Yes, he and Mr. Benjamin were, but nonetheless I think it has also proven very beneficial in our country in the airline industry over the years.

Then I want to get on to the fare structure in my next series of questions.

Mr. Eyton: Maybe, Mr. Belsher, I'll deal with the necessity to do something in the very short term. I agree with you, I think the consumer has done very well under deregulation. Regarding the necessity to do something, I'd only be guessing at the daily losses the two major carriers are taking right now, but let me just speculate. It might be \$500,000 a day on our part and it might be \$1 million a day on the part of Air Canada, something in that neighbourhood.

[Traduction]

parts de marché et en perdra d'autres. Au bout du compte, nous en sommes convaincus, le chiffre d'affaires pourra être maintenu à peu près au même niveau mais avec un nombre bien moins élevé de sièges. De cette façon, la position compétitive relative des deux transporteurs détenant 95 p. 100 du marché des liaisons régulières ne changera pas mais chaque transporteur exploitera beaucoup moins de sièges. À notre avis, c'est de là que proviendront les avantages économiques.

M. Eyton: Je tiens à réitérer que nous savons que tout cela doit se faire dans les limites de la loi, de la Loi sur la concurrence notamment, et c'est ce qui est difficile. Il ne peut y avoir collusion, ce n'est pas ce que nous proposons. Il faut toutefois exercer les pressions voulues pour amener les transporteurs à faire ce qu'ils doivent.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Je souhaite à nouveau la bienvenue à M. Eyton et à ses collègues.

M. Eyton: Merci.

M. Belsher: Monsieur le président, j'aimerais dire que la dernière fois que j'ai vérifié, quand l'opposition officielle posait des questions au sujet de la politique gouvernementale énoncée par M. Shortliffe, ce dernier était membre du gouvernement. Il appartient à l'appareil gouvernemental, soit, mais habituellement ce sont les ministres de la Couronne qui se prononcent au nom du gouvernement. Je comprends leur inquiétude lorsqu'ils lisent dans les journaux. . .

M. Manley: Alors les sous-ministres [*Inaudible—Éditeur*] ce qu'ils veulent.

Mme Sparrow (Calgary-Sud-Ouest): Quelques-uns.

M. Angus: Ceux qui les mettent en difficulté.

M. Belsher: J'en reviens à la capacité. M. Angus a posé à peu près toutes questions sur cet aspect du problème. Pouvez-vous nous dire dans combien de temps le gouvernement peut espérer voir des résultats en ce qui a trait à la capacité? C'est certainement la principale cause du problème. A moins que nos deux principaux transporteurs ne réduisent la capacité, nous ne pourrions rien faire pour corriger les problèmes du transport aérien dans ce pays. Pouvez-vous nous donner une idée du temps qu'il faudra attendre? J'espère réellement que nous n'aurons pas à agir puisque j'ai participé à l'examen du document *Aller sans entrave* sur la déréglementation, comme d'ailleurs M. Angus. . .

M. Angus: Je m'y suis opposé.

M. Belsher: Oui, lui et M. Benjamin s'y sont opposés, mais j'estime néanmoins que la déréglementation a été bénéfique pour le transport aérien dans notre pays au fil des ans.

J'aimerais ensuite parler de la structure tarifaire.

M. Eyton: Si vous le voulez bien, monsieur Belsher, j'aimerais dire quelques mots sur la nécessité d'agir très rapidement. Je suis d'accord avec vous pour dire que le consommateur a grandement profité de la déréglementation. Quant à la nécessité d'agir très rapidement, je la mesure aux pertes enregistrées chaque jour par les deux principaux transporteurs, même si je n'en connais pas le chiffre exact. C'est peut-être 500 000\$ par jour pour nous et un million de dollars par jour pour Air Canada, dans ces eaux-là.

[Text]

Neither carrier is strong. I think we both have very weak balance sheets. Surprisingly, I think Air Canada's balance sheet is just as weak or weaker than ours. Their lines of credit are allowing them to carry on a little longer than we can. But we're going through a very sensitive, very difficult restructuring path without seeking court protection. We're trying to do it on our own in a very open way with all our creditors.

Now, those creditors are saying to us, the minister has indicated that something is going to be done about this capacity situation; if we're prepared to go along with a restructuring plan, we have to be assured something's going to be done about this, because at the moment we're the ones who are funding the losses occurring through that overcapacity situation. I would think there has to be, at the very latest, some firm step taken on that as early in March as can be made.

Both carriers will announce their 1992 results shortly, and they're not going to be very attractive. So maybe it's wishful thinking, but I would hope that steps are in the process right now of being taken and will be announced shortly.

Mr. Belsher: Before I ask my question regarding the fare structures and what can be done there, I'd just like to say that throughout my usage of Canadian Airlines I saw a drastic change in the morale of the staff. It was to the very positive from all the people that I encountered in my comings back and forth from the west coast to Ottawa, very positive, and I got the feeling that the staff is 100% behind keeping the airline going and they're a part of it. That comes through loud and clear to me, a passenger.

I might add that I firmly believe we need two major airlines in our country as well. So I'm coming from that basis on that.

Could you or Mr. Francis elaborate about some of the things you've done with regards to the fare structures? That is quite a key part of it as well. There are the discounts for the times to fill up, put more bottoms into those seats and that, and yet there are discounts, there are super discounts and all the other things that go on. Can you give us a bit of the history of 1992, what took place last year, and also whether we've been able to move the fare structure up, to what degree it has been able to be moved up?

• 1630

Mr. Eyton: Terry is certainly the right person to answer that, but for the committee's information, the sensitivity this industry has to very small movements in yield are rather remarkable, and people do not fully appreciate it. In our case, a 1¢ change in return per passenger-mile—just 1¢—for us is equal to \$125 million pre-tax. To my best recollection, for Air Canada 1¢ per passenger-mile is \$140 million pre-tax. We have been operating at close to 2¢ below where we should be. That is all a function of the pricing thing, which Terry will get into. So the sensitivities are rather remarkable: on a domestic base, probably 20¢-odd.

[Translation]

Ni l'un ni l'autre transporteur n'est en bonne santé financière. Nous avons tous deux des résultats assez piteux. Chose étonnante, les résultats d'Air Canada ne sont guère meilleurs que les nôtres. Air Canada pourra tenir un peu plus longtemps que nous grâce à ses lignes de crédit. Nous avons engagé un processus de restructuration très fragile et très douloureux sans demander la protection des tribunaux. Nous tentons de nous en tirer seuls en négociant très ouvertement avec tous nos créanciers.

Ces créanciers nous disent maintenant que le ministre leur a dit que des mesures seront prises pour corriger le problème de surcapacité. Ils ajoutent qu'ils ne sauraient participer à un programme de restructuration sans cela parce que ce sont eux qui doivent financer les pertes dues à la surcapacité. A mon avis, il faudrait que des mesures très rigoureuses soient prises au plus tard au début du mois de mars.

Les deux transporteurs publieront sous peu leurs résultats pour 1992 et ils ne seront pas très bons. Je suis peut-être trop optimiste mais j'espère que des mesures ont déjà été prises ou qu'elles seront annoncées très bientôt.

M. Belsher: Avant de vous poser ma question sur les structures tarifaires et sur ce qu'il serait possible de faire à ce niveau-là, j'aimerais dire qu'en voyageant avec Canadien International, j'ai constaté un grand changement dans le moral des employés. Tous ceux que j'ai rencontrés lors de mes nombreux allers-retours entre la côte ouest et Ottawa m'ont donné l'impression que les employés sont prêts, du premier au dernier, à s'associer aux efforts de maintien en opération de Canadien. Moi qui suis passager, j'ai saisi très clairement ce message.

J'ajouterais que je crois fermement que le Canada a besoin de deux grandes compagnies aériennes. Voilà dans quelle optique je poserai mes questions.

Pourriez-vous, vous ou M. Francis, me dire ce que vous avez fait en ce qui a trait aux structures tarifaires? C'est aussi un facteur très important. Vous accordez parfois des rabais considérables dans l'espoir de remplir vos avions à capacité. Pouvez-vous nous dire ce que vous avez fait en 1992 et si vous avez été en mesure de relever vos prix?

M. Eyton: Terry est certainement le mieux placé pour répondre à cette question, mais j'aimerais préciser à l'intention du comité que notre secteur est très sensible à de très légères variations de rendement, ce que les gens comprennent mal. À Canadien International, une variation de 1 p. 100 du rendement par voyageur-mille représente 125 millions de dollars, avant impôt. Si ma mémoire est fidèle, à Air Canada, une variation de 1 p. 100 par voyageur-mille représente 140 millions de dollars, avant impôt. Nous sommes à près de 2 p. 100 en deça du niveau optimal. Tout cela est fonction de la structure tarifaire dont Terry vous parlera. Ainsi, le degré de sensibilité aux variations est assez remarquable: sur une base nationale, c'est d'environ 20 p. 100.

[Texte]

Mr. Francis: Several things were in place in 1992. When you price an aircraft departure, you also deal with inventory. You have certain fare structures, such as your full business-class fare and your full economy fare, which have unrestricted access to the seats you sell on an airplane. You then have your discount fares, which are "fenced". They have advanced booking limitations on them. They have minimum-stay limitations. Those allow you to manage the inventory, so you do not get a great movement of your full-fare traffic taking advantage of the business fares. Plus, the lower discount fares allow you to go out and stimulate the market at times when you want to. You can then allocate the inventory by day of week or time of day, to utilize the demand curves you have in the marketplace in the best way possible.

In 1992, which was very unfortunate in the Canadian industry, there was in place at the high end of the fare structure a situation where discounts were offered for full economy and business-class travel. They were discounts that ranged from 5% to 15%. We consider that very harmful, because they are non-stimulative in nature. We do not think discounts in the range of 5% to 15% really stimulate business people to take an additional trip or travel more. In our view, that just left money on the table.

That continued through 1992. We made several efforts to cancel those fares, which were not filed by us. We were unsuccessful. But towards the end of 1992 we were able to get those fares out of the marketplace. They were very, very dilutive and did not bring any stimulation.

The other side of the fare is the discount fares. The discount fares were low. They were low even in the peak. In the third quarter of 1992—as in every other third quarter for the airline industry, it is the only time you maximize on your profits—we had deep discounts. The bothersome part of the discounts was the fact that a lot of inventory was assigned to it. That continued in 1992. Towards the end of the year we began to change that.

So as we came to the end of 1992, we were able to get yields up, basically by getting some of the discounts off from some of the stimulative fares, on the full-fare side, and at the lower end of the scale by taking pricing up, putting fewer seats against the lowest fare on the airplane, and therefore in effect improving the average fare you carry on an airplane. We did that through 1992 and only late last year then filed for a general fare increase.

Mr. Keyes (Hamilton West): After hearing from Hollis Harris and from Rhys Eyton, and after hearing you both agree competition is good for the public, a two-airline policy is good for Canada, overcapacity is bad, to protect your industry from another competitor from entering the market there is the cooperation that seems to take place between Air Canada and Canadian. . . given the problems, can the airline industry succeed in this country without ministerial intervention?

[Traduction]

M. Francis: Nous avons fait plusieurs choses en 1992. Quand on établit le prix de l'envol d'un avion, il faut aussi tenir compte des stocks. La structure tarifaire comprend le plein tarif en classe Affaires et le plein tarif en classe économique où il y a accès illimité aux sièges vendus dans un avion. Il y a aussi les tarifs réduits assortis de conditions. Il faut une réservation préalable et un séjour d'une durée minimale. Ces conditions permettent de gérer l'inventaire de façon à ne pas attirer un trop grand nombre de voyageurs de catégorie «plein tarif» qui profiteraient des tarifs de classe Affaires. Par ailleurs, en réduisant davantage les tarifs, on peut stimuler la demande au besoin. Il est alors possible de répartir l'inventaire selon le jour de la semaine ou l'heure de la journée, de façon à utiliser de façon optimale les courbes de la demande.

En 1992, et cela a été très néfaste pour l'industrie canadienne, les transporteurs ont accordé des tarifs réduits aux voyageurs de la classe économique et de la classe Affaires. Les rabais variaient entre 5 et 15 p. 100. Nous estimons que cela est dommageable puisque ces tarifs réduits ne stimulent pas la demande. Nous ne pensons pas que des rabais de l'ordre de 5 à 15 p. 100 incitent réellement les voyageurs d'affaires à voyager davantage. À notre avis, c'est de l'argent jeté par les fenêtres.

Cette situation a prévalu pendant tout 1992. Nous avons fait de nombreux efforts pour faire annuler ces tarifs réduits, que nous n'avions pas demandés. Nous n'avons pas réussi. Cependant, vers la fin de 1992, nous avons réussi à obtenir l'élimination de ces tarifs réduits. Ils ont contribué à diluer énormément la demande sans la stimuler.

Il y a aussi les autres tarifs réduits. Ils ont atteint des niveaux très faibles. Ils étaient faibles même à leur niveau le plus élevé. Au troisième trimestre de 1992, les tarifs réduits se situaient à un niveau très bas et pourtant dans le secteur du transport aérien, c'est généralement au troisième trimestre que nous obtenons le gros de nos bénéfices. Le plus grave problème associé aux tarifs réduits c'est que beaucoup d'avions ont été affectés au transport des voyageurs qui en bénéficiaient. Cette situation s'est maintenue pendant tout 1992. Vers la fin de l'année, nous avons commencé à changer cela.

Ainsi, vers la fin de 1992, nous avons pu obtenir de meilleurs rendements essentiellement en supprimant les tarifs réduits qui devaient stimuler la demande parmi les voyageurs qui paient normalement le plein tarif et aussi en relevant les prix des sièges en classe économique et en réduisant le nombre des sièges vendus à meilleur prix. Cela nous a permis d'obtenir un tarif moyen plus élevé pour l'ensemble de l'avion. C'est ce que nous avons fait pendant 1992 et ce n'est que vers la fin de l'année que nous avons déposé une demande d'augmentation générale de nos tarifs.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Après avoir écouté Hollis Harris et Rhys Eyton, et après vous avoir entendu dire tous deux que la concurrence est bonne pour les consommateurs, qu'une politique de maintien de deux compagnies aériennes est bonne pour le Canada, que la surcapacité est néfaste, qu'il faut protéger votre industrie contre l'entrée d'un nouveau concurrent et que pour ce faire il y a coopération entre Air Canada et Canadien International. . . étant donné les problèmes qui existent, l'industrie du transport aérien peut-elle survivre dans ce pays sans intervention ministérielle?

[Text]

[Translation]

• 1635

Mr. Eyton: Mr. Keyes, it will depend on how effective is that first step I am suggesting the minister might take. If we as airlines are prepared to respond in a positive way to what we have both said is overcapacity, the airlines certainly can succeed. We know size is not a function of either profitability or productivity in this industry, as is illustrated by Cathay Pacific or Singapore, both small airlines. They make it very well. So you don't have to be large to do well.

If we are able to reorganize our affairs so we're offering seats in the marketplace that match the true market demand, we can have a very viable industry. But if we are not prepared to do that on our own, I don't think there is any chance the industry can be brought to a viable point without much deeper and more severe intervention from the government.

Mr. Keyes: So ministerial intervention is required.

Mr. Eyton: Is required.

Mr. Keyes: Paint me a little picture beyond the first phone call. What can be done immediately?

Mr. Angus: [*Inaudible—Editor*]

Mr. Eyton: Well, Mr. Angus may have it pretty close.

We'd be very responsive. If the minister were to call or write me and just outline his concern over the state of the industry, the need to ensure we brought it back to health...and what are you prepared to do about it—we all recognize the problem; it's pretty obvious—our team, our marketing team, our planning team, would move very rapidly to try to bring our capacity into line with what we thought the market would be.

If the other major competitor does not respond in reasonably comparable terms, then we don't have a deal, because the risk there is that the void you leave is then backfilled; the capacity you have taken out is then substituted by someone else, probably the other carrier. If we can't do it that way—and I am holding out the olive branch now, saying we recognize and we will do what has to be done—if that doesn't work, then to get back to Mr. Angus's point, I think we do have to have strong ministerial intervention and we may need some sort of temporary, I hope, regulatory action taken.

Mr. Keyes: In your remarks to us on page 3, you said you have entered into an agreement, and this service agreement will give you access to a wide range of sophisticated computer-based technology. How different is the range of services compared with what you have now?

Mr. Eyton: I have to be a little careful with this, it being a Gemini issue. I could probably answer that by saying the sophistication is substantially greater than what we have in the services that are contemplated under that contract, such as the yield management, the scheduling, the capacity management.

Terry, you can touch on a number of the others you have been working on. It is a much more sophisticated piece of technology.

M. Eyton: Monsieur Keyes, cela va dépendre des résultats de ce premier pas que je propose au ministre de faire. Si nous, les sociétés de transport aérien, sommes disposés à réagir de façon constructive au problème de la surcapacité que nous avons reconnu, alors nous pouvons certainement réussir. Nous savons que ni la rentabilité, ni la productivité ne sont fonction de la taille, comme nous le prouve Cathay Pacific ou Singapore, deux transporteurs aériens qui réussissent très bien. Il n'est donc pas nécessaire d'être gros pour réussir.

Si nous sommes capables de nous réorganiser de manière à ce que le nombre de sièges que nous offrons corresponde à la demande véritable, alors notre secteur peut être extrêmement viable. Par contre, si nous ne sommes pas disposés à le faire nous-mêmes, alors je ne crois pas que le secteur puisse être assaini sans une intervention beaucoup plus poussée du gouvernement.

M. Keyes: L'intervention du ministre est donc nécessaire.

M. Eyton: Elle l'est.

M. Keyes: Dites-moi un peu ce qui arrive après le premier appel téléphonique. Qu'est-ce qui peut être fait immédiatement?

M. Angus: [*Inaudible—Éditeur*]

M. Eyton: Il se peut que M. Angus vise assez juste.

Nous réagissons très bien. Si le ministre communiquait avec moi pour me faire part de ses inquiétudes au sujet de la situation du secteur, de la nécessité d'une relance... en me demandant ce que nous étions disposés à faire—nous reconnaissons tous qu'il existe un problème; c'est passablement évident—notre équipe, notre équipe de commercialisation, notre équipe de planification prendraient très rapidement des mesures pour tenter de faire correspondre notre capacité aux besoins du marché, selon notre évaluation.

Si l'autre grand concurrent ne réagit pas en adoptant des mesures analogues, alors rien ne va plus, puisque le vide laissé risque d'être comblé par quelqu'un d'autre, et il s'agirait vraisemblablement de l'autre transporteur. Si ce genre de solution est exclu—même si nous reconnaissons la gravité du problème et la nécessité d'agir et que nous sommes disposés à le faire, comme je vous l'ai dit—alors nous devons nous replier sur la suggestion de M. Angus et une intervention ferme du ministre s'impose. Il se peut même qu'une mesure de réglementation, temporaire je l'espère, soit nécessaire.

M. Keyes: Dans vos observations, à la page 3, vous nous dites que vous avez conclu une entente de services qui vous donne accès à une vaste gamme de technologies de pointe fondées sur l'informatique. Comment la gamme de services se compare-t-elle à celle dont vous disposez maintenant?

M. Eyton: Je dois être prudent puisque cette question a rapport au réseau Gemini. Je pourrais répondre que, pour les services envisagés selon le contrat, comme la gestion du rendement, la programmation et la gestion de la capacité, le degré de perfectionnement est nettement supérieur.

Terry, vous pouvez nous énumérer certains autres éléments du service que vous avez étudiés. Il s'agit d'une technologie beaucoup plus avancée.

[Texte]

Mr. Francis: The only comment I would make to that is that it is sophisticated for each part of service we are getting. It is more efficient and it has more dynamic, faster, decision-making prompts. The other part of it is the fact that most of the technology we have in the airline today, while good, is still 1975-80 technology. So getting onto the American system is also a big capital cost-avoidance in our not having to invest hundreds of millions of dollars to upgrade our own automation systems, going forward.

Mr. Wilbee (Delta): I think the last time I saw Mr. Eyton, they had sold his seat on an airplane in Calgary and they were trying to find him another flight to Toronto or somewhere. A very efficient airline.

Mr. Eyton: We are all getting pretty good at running on the flight deck. It is an extremely good sign. Our flights are full.

Mr. Wilbee: On page 3—and it follows on what Mr. Keyes was talking about—you say you have entered into an agreement with American Airlines to provide Canadian Airlines with a variety of services, and you are familiar with the Gemini and the Sabre service and the computers that would be affected.

• 1640

Are there other services that will be going to American Airlines; servicing aircraft, for example, or meal services? What other services are we talking about there?

Mr. Eyton: Nothing that hasn't been disclosed. At the moment we don't contemplate any services other than those that will impact on about 1,300 of our employees overall. We contemplate that a lot of our clerical functions right now will be transferred. They really come in under this technology side. They'll be available to us... some assistance in our catering planning and preparation, perhaps buying.

The highly technical side of our company, other than the computer technology, will remain firmly in Canada. Clearly you can't move any part of your flight operations to that country. There is no intention to move any part of the maintenance operation. Flight attendants, of course, can't move. Your station attendants—there is nothing you can do there. We'll try cooperating internationally on a certain basis where we have common points. Some of the 1,300 would come out of administrative areas, where technology has replaced their activities.

I think what you've seen now is what we have. There is no hidden agenda. What has been publicly discussed is where we have ended the negotiations with AMR.

We hope in time... I don't know. From the start of the negotiations we've always attempted to say we do some things pretty well in Canada too, and at a point in time we don't want to be ignored concerning some proficiency we have in our operations here. We are a pretty efficient operation in a lot of areas. We haven't tied that down yet.

Mr. Wilbee: You anticipated my next question: are there any services we would be doing for AMR?

[Traduction]

M. Francis: Je me bornerai à dire qu'il s'agit d'une technologie plus avancée pour chacun des divers éléments de service. Le système est plus efficace et entraîne une prise de décision plus dynamique et plus rapide. L'autre aspect, c'est que, pour l'essentiel, notre technologie, tout en étant valable, remonte aux années 1975-1980. L'accès au système américain nous évite donc des coûts d'immobilisation considérables. Nous n'avons pas à investir des centaines de millions de dollars pour moderniser nos propres systèmes automatisés.

M. Wilbee (Delta): Je crois que la dernière fois que j'ai vu M. Eyton, on avait vendu son siège sur un vol pour Calgary et on tentait de lui trouver un autre vol pour Toronto ou un autre endroit. Une ligne aérienne très efficace, quoi.

M. Eyton: Nous nous habituons tous au poste de pilotage. C'est bon signe. Nos avions sont remplis.

M. Wilbee: À la page 3—et cela correspond à ce dont parlait M. Keyes—vous dites avoir conclu avec American Airlines une entente selon laquelle Canadien International recevrait divers services, et vous connaissez les services Gemini et Sabre et les ordinateurs qui seraient visés.

Est-ce que d'autres services vont être confiés à American Airlines comme l'entretien des appareils ou le service des repas? De quels autres services peut-il s'agir?

M. Eyton: De rien qui n'a pas été divulgué. À l'heure actuelle, nous n'envisageons aucun autre service que ceux qui vont toucher au total environ 1 300 de nos employés. Nous prévoyons le transfert d'une part importante de nos fonctions administratives actuelles. Cela correspond aux changements technologiques dont nous parlions. Nous aurons accès à des services en matière de planification du ravitaillement, de préparation et peut-être d'achat d'aliments.

Les activités de haute technicité, exception faite de la technologie informatique, continueront très certainement de se dérouler au Canada. Évidemment, nous ne pouvons pas déplacer les opérations de vol aux États-Unis. Aucun déplacement des activités d'entretien n'est prévu non plus. Le personnel de bord ne peut certainement pas être déplacé. Rien à faire non plus du côté des préposés d'escale. Nous allons nous efforcer de collaborer dans les opérations internationales selon nos complémentarités. Une partie des 1 300 postes correspondra aux secteurs administratifs où la technologie aura remplacé du personnel.

Je crois que vous avez là un portrait exact. Il n'y a pas de programme caché. Les résultats des négociations avec AMR sont du domaine public.

Avec le temps, nous espérons bien... Dès le tout début, dans les négociations, nous avons cherché à faire valoir notre excellence, ici au Canada, dans certains secteurs d'activité, et à un moment donné, nous allons tenir à ce que nos points forts soient reconnus. Nous sommes plutôt efficaces dans divers domaines. Nous n'avons encore rien concrétisé à cet égard.

M. Wilbee: Vous avez déjà commencé à répondre à ma prochaine question. Allons-nous offrir certains services à AMR?

[Text]

One of the real plums for AMR, of course, is the trans-Pacific routes Canadian has. Do you see increased traffic, increased flights, on these Pacific routes? Is there a benefit to Canadian Airlines from being tied into American in this area?

Mr. Eyton: None whatsoever. I think the interest they have in our Pacific routes has been significantly overplayed. As you know, they don't have much presence there. Their focus is very much on that service contract. They do not necessarily have any interest in taking over routes and tying into those international routes. We hope the odd bit of traffic might get fed to us from the U.S. on some of those flights. But they are clearly under our control.

Peter Wallis is our expert on those route authorities and what may or may not happen. He may wish to comment.

Mr. Peter C. Wallis (Vice-President, Government and Regulatory Affairs, Canadian Airlines International Ltd.): Under the current bilaterals between Canada and Japan, it's Canadian carriers that are designated to operate on those routes. I choose Japan because it seems to be on top of mind in some quarters.

American Airlines also have authority to operate, but not from the Government of Canada. They have authority to operate between the United States and Japan. For American Airlines to be able to "take advantage" of Canadian's Pacific routes... they really are not in a position to take advantage of our Pacific routes at all. Theoretically they could feed traffic to us in Vancouver. This traffic would have to go into in-transit or perhaps even clear Canadian customs to get on our flight to Japan. It's very unlikely passengers from American Airlines' part of the southwestern United States would choose that type of connection service when in fact they can go directly to Japan with American Airlines out of points they have in the United States. In fact, American Airlines have more frequencies to Japan out of that part of the world than we have out of Vancouver.

So the concept that they would be "using our authorities" to Japan is really a non-starter.

Mr. Wilbee: My other question would be to Mr. Francis. Why is it you are continually flying wing-tip to wing-tip? It's part of the capacity question. I know you make your commercials out of it.

• 1645

Airplanes are taking off, Canadian at 9:05 a.m. and Air Canada at 9:10 a.m., and then there won't be another flight for eight hours. When you are trying to get to a particular location, this can be very frustrating.

I've heard some answers to this, but I think it's always like an answer to an opposition question in Question Period: you get an answer, but it doesn't mean to be much. Can you tell us why this happens?

Mr. Francis: That set-up gives me a lot of confidence in my answer.

[Translation]

Les liaisons transpacifiques de Canadien constituent certainement un objet de convoitise pour AMR. Est-ce que vous envisagez un accroissement du trafic, du nombre de vols pour ces liaisons du Pacifique? Le lien avec American Airlines est-il avantageux pour Canadien à cet égard?

M. Eyton: Pas du tout. Il me semble que l'intérêt d'AMR pour nos liaisons du Pacifique a été nettement surfait. AMR est peu présente dans ce secteur. Comme vous savez, c'est essentiellement le contrat de services qui l'intéresse. American ne s'intéresse pas nécessairement à accaparer ou à intégrer ces liaisons internationales. Nous espérons un léger accroissement de l'achalandage en provenance des États-unis, mais il est très clair que les liaisons dont nous parlons relèvent de nous.

Peter Wallis est notre expert pour ce qui est de ces liaisons et des autorisations qui y correspondent. Il a peut-être un commentaire à faire.

M. Peter C. Wallis (vice-président, Affaires gouvernementales et réglementaires, Lignes aériennes Canadien International Ltée): Selon les ententes bilatérales qui sont actuellement en vigueur entre le Canada et le Japon, les transporteurs désignés pour ces liaisons sont les transporteurs canadiens. J'ai choisi le Japon parce que c'est le cas qui semble susciter le plus d'intérêt dans certains milieux.

American Airlines a également une autorisation d'exploitation, mais elle ne provient pas du gouvernement du Canada. Cette société a l'autorisation de voler entre les États-unis et le Japon. American Airlines n'est pas du tout en mesure de tirer parti des liaisons transpacifiques que nous exploitons. En théorie, elle pourrait nous acheminer des passagers sur Vancouver. Pour prendre notre vol à destination du Japon, ils devraient transiter ou peut-être même passer par les douanes canadiennes. Or, il est très peu probable que les passagers d'American Airlines du sud-ouest des États-unis choisissent ce genre de service avec escale alors qu'ils peuvent se rendre au Japon directement sur American Airlines, à partir de certains points aux États-unis. En réalité, les vols d'American Airlines en partance de l'ouest des États-unis vers le Japon sont plus fréquents que les nôtres en partance de Vancouver.

L'idée que AMR exploiterait nos autorisations pour des vols vers le Japon est donc plutôt farfelue.

M. Wilbee: Mon autre question s'adresse à M. Francis. Pourquoi toujours voler en tandem? C'est lié à la question de la capacité. Je sais que dans votre publicité les avions volent côte à côte.

Canadien décolle à 9h05, Air Canada décolle à 9h10 et le prochain vol n'est que 8 heures plus tard. C'est plutôt frustrant pour ceux qui tiennent à se rendre quelque part.

J'ai entendu certaines explications à ce sujet mais elles me font penser aux réponses que l'on sert à l'opposition durant la période des questions: elles ne sont pas très satisfaisantes. Pouvez-vous donc m'expliquer pourquoi cela se produit?

M. Francis: Après ce préambule, je crois bien pouvoir vous donner une réponse qui saura vous satisfaire.

[Texte]

Go back to the consumer. This design is not done in isolation from the consumer. If you go to the consumer today and give him 10 items and ask him to list them in order of priority and the 10 items go from scheduling to price to frequent-flyer programs to the type of meal to flight attendants, and so on, he comes back to you and says the number one priority for him in all circumstances is departure time, schedule, prime time. Therefore if it's 8 a.m. or 5 p.m., we go wing-tip to wing-tip, because the customer demands that at the peak time of the day he wants that service. If you allow someone to have 9 a.m. and you have 10 a.m., you can assure yourself you are going to lose a sizeable part of the market. If you lose him going out, you probably lose him on the return.

This is not unique to Canada; it's all around the world in competitive markets. We have it in Hong Kong: Cathay and ourselves both fly within an hour. It's all to the customer preference. That's basically how we guide the deployment of assets to the consumer. It's that demand that drives our scheduling.

Mr. Angus: Mr. Eyton, this morning the Minister of Transport announced Pearson was going to get some new runways. The press release I saw indicated he didn't announce how those runways would be paid for. Rumour has it he expects you and Air Canada and others to pick up the tab. Are you interested?

Mr. Eyton: Before I could answer that, I'd have to see the tab.

Mr. Angus: I suspect it's much more than one airplane.

Mr. Eyton: On the matter of the runways, there is no question Pearson, to be the hub airport in Canada, has to have the additional runway capacity. We're probably all agreed on that.

Mr. Keyes: No.

Mr. Eyton: No?

Mr. Keyes: No. I'm from Hamilton.

Mr. Angus: Only if the runway goes down to Hamilton.

Mr. Keyes: If the NDP built the road, we'd be all right.

Mr. Eyton: We've been concerned, too, because there are some private developers doing some of that. We have been watching it.

Right now we are simply not in a position to take on additional financial burdens. It is that simple. We would have to see what they had in mind. Then I could make a far more intelligent reply to your question.

Mr. Angus: Fair enough. I suspect you are not in a position to acquire any more debt to pay for it, either.

Mr. Eyton: I am in the business of shedding it, right now.

Mr. Angus: I want to get back to the question of the American Airlines and Canadian tie-in. Can you tell the committee what your sense is of what the company is going to look like, assuming everything goes through, in downsizing

[Traduction]

Évidemment, il faut revenir au consommateur, en fonction duquel sont conçus les programmes de vol. Si on demande au consommateur d'énumérer, en ordre de priorité, 10 caractéristiques dont l'horaire, la tarification qui s'applique aux passagers assidus, la composition des repas, le service des agents de bord et ainsi de suite, il finit toujours par dire que la première priorité pour lui, dans toutes les circonstances, c'est l'heure de départ, l'horaire, l'heure de pointe. Par conséquent, nous volons en tandem aussi bien à 8 heures qu'à 17 heures parce que ce sont des heures de pointe où le consommateur exige du service. Si un transporteur décolle à 10 heures là où un autre décolle à 9 heures, il va certainement perdre une part importante du marché. De plus, les clients perdus à l'aller sont généralement perdus au retour.

La situation, d'ailleurs, n'est pas particulière au Canada, elle est la même partout dans le monde où il existe des marchés concurrentiels. Dans le cas de Hong Kong, par exemple, nos départs et ceux de Cathay sont à moins d'une heure d'intervalle. Tout cela est fonction des préférences des consommateurs. C'est essentiellement en fonction de cela que nous déployons notre flotte. La demande du consommateur détermine nos horaires.

M. Angus: Monsieur Eyton, ce matin le ministre des Transports a annoncé de nouvelles pistes pour Pearson. Le communiqué que j'ai lu ne précisait pas le mode de financement des pistes. Selon la rumeur, il s'attend à ce que Air Canada et d'autres règlent la note. Êtes-vous intéressé?

M. Eyton: Avant de répondre à cela, il faudrait que je voie la note.

M. Angus: J'imagine que c'est beaucoup plus que le coût d'un avion.

M. Eyton: Pour que Pearson soit la plaque tournante du transport aérien au Canada, il est évident que d'autres pistes sont nécessaires. Nous sommes probablement tous d'accord là-dessus.

M. Keyes: Non.

M. Eyton: Non?

M. Keyes: Non. Je suis de Hamilton.

M. Angus: Il faudrait que la piste se rende à Hamilton.

M. Keyes: Si le NPD construisait la route alors il n'y aurait pas de problème.

M. Eyton: Nous nous inquiétons de cela nous aussi puisque certains promoteurs privés participent à ce genre d'arrangements. Nous suivons la question de près.

À l'heure actuelle, nous ne pouvons tout simplement pas assumer d'autres fardeaux financiers. C'est aussi simple que cela. Il faudrait que nous connaissions le projet pour pouvoir répondre à votre question de façon intelligente.

M. Angus: C'est très bien. J'imagine que vous n'êtes pas en mesure de vous endetter davantage pour cela.

M. Eyton: C'est à réduire l'endettement que je m'emploie à l'heure actuelle.

M. Angus: J'aimerais revenir sur la question du rapprochement entre American Airlines et Canadien. Pouvez-vous dire au comité ce que vous prévoyez en matière de réduction des effectifs si tout se déroule comme prévu? Est-

[Text]

of jobs, whether or not any of the jobs are going to be shifted to your affiliates, or your "partners", as I call them, and whether or not you anticipate closing any stations outright or transferring them to your partners?

Mr. Eyton: Just to clarify the "partners"... you are referring to the regional structure?

Mr. Angus: Regional carriers, yes.

Mr. Eyton: The shape of the airline will be a downsizing in certain areas, such as clerical, the computer technology centre... There will be some adjustments in the marketing area, where Terry Francis' people have access to more sophisticated ways of doing jobs. But the airline will remain based in Calgary, its head office. It will have totally Canadian management. Those Canadian managers will make the call on all the services being delivered. They will be the ones who will be overseeing the quality and the standards we expect.

• 1650

So the decision-making will stay clearly in this country. It'll be a Canadian airline, somewhat shrunken by 1,300 employees from its base of about 17,000 to 18,000 today.

As for shifting activities to the commuter level, I can't recall anything we're going to shift at the moment, because a lot of the marketing initiatives of the commuters is through Canadian Airlines, through Terry Francis's department.

Mr. Angus: I'm thinking more on the operational side.

Mr. Eyton: On the operational side I don't see much change, nothing I can think of off the top of my head. I think the commuters will remain much as they are today, unless Terry or Peter are able to think of something that might be shifted.

Mr. Francis: No, the evolution will continue. There are markets today that you serve with jets twice a day. Eventually they will grow. Customers will want to be able to choose out of more than two flights a day. The aircraft you fly is too big. You may have to put smaller airplanes in there to provide the frequency rather than the volume. That's a continued process; it will not be triggered in any way by what we do with AMR. That's just a continued process within the marketplace.

Mr. Angus: Okay. A final question, Mr. Chairman.

Valentine's Day has just gone past. Have you drawn down all of the interim loan guarantees from the federal government or any of the moneys from the federal government?

Mr. Eyton: As you know, we have a temporary guarantee from the federal government that matures in June, and we begin repaying it in September. The guarantee has been taken to a financial institution and through that financial institution we have drawn the \$50 million down. We have similar guarantees, one for \$50 million from Alberta—again, we've gone to a financial institution and have arranged for that to be effective at the time we need it—and

[Translation]

ce que certains emplois vont être transférés à vos sociétés affiliées ou vos «partenaires» comme je les appelle, et est-ce que vous prévoyez fermer tout simplement certaines escales ou les transférer à vos partenaires?

M. Eyton: Une précision tout d'abord. Lorsque vous parlez de «partenaires», vous pensez à la structure régionale?

M. Angus: Aux transporteurs régionaux, en effet.

M. Eyton: Les effectifs de la ligne aérienne seront réduits dans certains secteurs, comme celui des fonctions administratives, le centre de technologie informatique... Le secteur de la commercialisation subira certaines transformations, là où l'équipe de Terry Francis a accès à des méthodes de travail plus perfectionnées. Cependant, la ligne aérienne continuera d'être exploitée à partir de Calgary, son siège social. Elle sera entièrement administrée par des Canadiens. Ce sont les gestionnaires canadiens qui vont prendre les décisions qui visent l'ensemble de nos services et assurer l'application des normes de qualité et d'excellence qui sont les nôtres.

Ainsi, les décisions continueront nettement d'être prises au Canada. Il s'agira d'une compagnie aérienne canadienne, ramenée à quelque 1 300 employés, alors qu'aujourd'hui son effectif est de 17 000 à 18 000 employés.

Quant à nos activités sur de courtes distances, je ne pourrais pas vous dire s'il y aura une évolution dans ce sens-là pour l'instant, parce que ce sont les Lignes aériennes Canadien, en l'occurrence le service de Terry Francis, qui s'occupent d'une grande partie des initiatives de commercialisation à cet égard.

M. Angus: Je pense davantage à l'exploitation.

M. Eyton: De ce côté-là, je n'envisage pas beaucoup de changements, rien qui se précise d'emblée dans mon esprit. Je pense qu'un service sur courte distance va demeurer ce qu'il est aujourd'hui, à moins que Terry ou Peter ne songe à ce que l'on pourrait faire pour le modifier.

M. Francis: L'évolution va se poursuivre. Il est des marchés qui aujourd'hui sont desservis deux fois par jour par avion à réaction. Tôt ou tard, cela va évoluer. Les clients voudront pouvoir compter sur plus de deux vols par jour, et on constatera que les appareils utilisés sont trop gros. Il faudra sans doute trouver des appareils plus petits pour des vols plus fréquents, même si on n'augmente pas le nombre de places. C'est un processus qui se poursuit et qui n'est pas tributaire de ce que nous pourrions faire avec American Airlines. Il s'agit d'un processus qui se poursuit.

M. Angus: Je vois. Une dernière question, monsieur le président.

Nous avons célébré la Saint-Valentin il y a quelques jours. Avez-vous retiré toutes les garanties de prêts intérimaires consenties par le gouvernement fédéral? Avez-vous touché tout l'argent du gouvernement fédéral?

M. Eyton: Comme vous le savez, le gouvernement fédéral nous a consenti une garantie temporaire dont l'échéance est au mois de juin, et nous devons commencer à rembourser dès septembre. Nous avons fait valoir cette garantie auprès d'une institution financière et nous avons pu obtenir 50 millions de dollars. Nous avons d'autres garanties semblables, l'une de 50 millions de dollars auprès du gouvernement de l'Alberta—et encore une fois nous avons

[Texte]

one from British Columbia for \$20 million, again a guarantee, temporary, with the same repayment terms.

We have not at this point drawn down either of the provincial moneys. Our cash position is substantially better than we had assumed it to be. It's accounted for in the main by much stronger customer support than we had anticipated when we drew up our plans. For that we're pleased, because it gives us a cushion going through this restructuring period.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): I'm interested in this continuing question of capacity. I'm sure you would have had an opportunity to review the testimony given by your chief competitor before this committee not long ago. It sounds almost like a question of who's holier than whom in professing to have reduced capacity whilst the other, on a prorated basis, didn't sufficiently reduce capacity. I understand there are some concerns. One of those is one we're not talking about today, matters before tribunals and others. Is there not some competition law that prohibits this kind of collusion for you and your competitor to sit down and talk about reducing capacity?

Mr. Eyton: Mr. Richardson, there is indeed. We can't sit down and discuss capacity, price, anything like that, and we are very careful not to do it, but we can lead by example. We both have admitted that there is excess capacity. I believe Mr. Harris, as I've said, did admit it. He felt it may be 20%, but he couldn't lead unilaterally. It was to me a marvellous invitation. If he feels it is 20% and wants to lead unilaterally, he can be very sure that, knowing the condition of the market, we would view that as an opportunity to get our own house in order without either of us having spoken to one another, without anybody asking us to collude on that issue.

Mr. Richardson: I guess that was the point I was getting to, though. If in fact there is such prohibition, then surely that would equally apply to third parties. To suggest it to you, wouldn't that be equally prohibited under competition policy?

[Traduction]

fait les arrangements nécessaires auprès d'une institution financière et nous pourrions compter sur cet argent en temps utile — et une autre du gouvernement de la Colombie-Britannique pour 20 millions de dollars, et c'est encore une fois temporaire, avec les mêmes conditions de remboursement.

Nous n'avons pas encore touché l'argent garanti par les gouvernements provinciaux. Du point de vue des liquidités, nous sommes dans une situation bien meilleure que ce que nous pensions. Cela s'explique du fait que nous avons une clientèle beaucoup plus solide que nous ne l'avions prévu au moment où nous avons établi nos plans. Nous en sommes très heureux, parce que cela nous donne une certaine latitude au cours de la période de reconstruction.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Je voudrais poursuivre sur cette question de capacité. Je suis sûr que vous avez pris connaissance des témoignages que nous ont livrés les représentants de votre principal concurrent il n'y a pas très longtemps. Il semble qu'on professe à qui mieux mieux avoir diminué la capacité, alors qu'on s'accuse mutuellement de ne pas avoir suffisamment réduit la capacité, relativement parlant. Je crois savoir qu'on s'inquiète à certains égards, et il est une chose dont on n'a pas parlé aujourd'hui parce qu'elle fait l'objet d'un litige devant les tribunaux. N'y a-t-il pas de loi sur la concurrence qui interdise que vous et votre concurrent vous entendiez pour discuter d'une réduction de capacité?

M. Eyton: Monsieur Richardson, cela existe en effet. Nous ne pouvons discuter ni de capacité, ni de prix, ni d'autres éléments du même genre avec notre concurrent, et nous nous gardons bien de le faire et nous montrons l'exemple. Nous reconnaissons tous deux le problème de la capacité excédentaire. M. Harris, je vous l'ai dit, l'a reconnu, et il estimait que cela représentait environ 20 p. 100, mais il ne voulait pas faire cavalier seul. L'invitation était tout à fait tentante. Si son estimation est juste et s'il veut agir unilatéralement, je peux lui garantir, connaissant les conditions du marché, que ce serait pour nous l'occasion de mettre de l'ordre chez nous sans nous être consultés, sans que qui que ce soit nous demande d'être de connivence.

M. Richardson: C'est précisément là que je voulais en venir. Si une telle interdiction existe, elle s'applique certainement à une tierce partie. Vous en faire la suggestion, cela ne serait-il pas interdit également en vertu de la politique sur la concurrence?

• 1655

Mr. Eyton: We're not able to, and don't. The way we construct fares in this country, when we feel an increase should go through, Terry Francis's department will determine that and we'll put a fare increase through. If the other carrier will not match it, we obviously are not going to be left out there alone, because that will mean a diminishment in movement of traffic between the two.

We do not speak to one another, and that is the way the industry operates worldwide. If someone cuts a fare, reduces a fare, such as a charter carrier, or if someone wants to introduce a deep discount, if it is going to impact our traffic levels, we will match it, as we did with Nationair because of the very large reduction in traffic we took during that period.

M. Eyton: Nous ne pouvons pas et nous ne le faisons pas. Quand nous estimons qu'une augmentation de tarif s'impose, le service de Terry Francis détermine qu'il en est ainsi, et l'augmentation est annoncée. Si l'autre transporteur n'en fait pas autant, manifestement, nous ne maintiendrons pas notre position, parce que cela signifierait une réduction de notre clientèle.

Nous ne nous consultons pas, et c'est ainsi que les choses fonctionnent à l'échelle du monde. Si une compagnie réduit ses tarifs, un transporteur charter par exemple, ou si une compagnie offre un gros rabais, et que cela ait une incidence sur notre clientèle, nous allons lui emboîter le pas, comme nous l'avons fait avec Nationair, parce que cela nous occasionnait une énorme réduction de clientèle.

[Text]

The game is always to keep yourself in sync price-wise and, we hope, capacity-wise as well. No one has to direct this. I was not suggesting that, Mr. Richardson. I was just saying that there is a recognition among all of us that we have a very serious problem of over-capacity. Everybody admits it. It takes a bit of a catalyst to say we are all concerned about the future of the Canadian airline industry. If it carries on the way it is going right now, it will not be here. It is a very large employer. It is a very integral part of our economic fabric in this country.

From the ministerial level, what are you going to do to do your part in making sure this industry maintains or regains some of its health?

Mr. Richardson: I guess the point I was trying to make, Mr. Eyton, is that others outside the two of you may also be prohibited by the same policy, from collusion and from asking you or telling you to do something that you otherwise could not do on your own. In any event, perhaps since it would appear that there is mutual agreement that there is over-capacity, it may get that ball rolling. Let us hope it does.

Could I just ask you about another couple of unrelated points. One is open skies. In the negotiations at Regina and other places between the government's negotiators and representatives of the airlines, the suggestion, I think, was that should there be a further opening of skies, particularly Canadian skies, there should be a phasing in of policy, so we do not have an invasion. Would it be more difficult for Canadian Airlines? Would the recent liaisons between Canadian and American, between United and Air Canada alleviate that concern or the necessity for a phase-in?

Mr. Eyton: I do not know that we have thought that issue out clearly. Maybe I will have my two colleagues, who are very involved in those negotiations, comment on that. Peter has actually been a member of the negotiating team, or has at least been allied with it through the last series.

Mr. Francis: Basically, I guess the way we assess opportunities within the U.S. market is to visit the barriers to entry in the U.S. market. U.S. carriers offer high frequency. They are very strong within the areas in which they operate. They have loyalty caught up through frequent flyer programs. They have prime gate slots. They have CRS systems that display their flights. They have leverage within the distribution system because a travel agent can sell *their* product. How does a Canadian carrier enter that market? It is very similar to the entry barriers in Canada. You cannot compete on price alone. Eventually these other factors get to you.

From a marketing standpoint, when we talked to the government people, our position in the company was that if we were going to enter into the U.S. they would have to give us a phase-in period to allow us a head start. More than that,

[Translation]

L'idée, c'est qu'il n'y ait jamais de disparité dans les prix et, nous l'espérons, dans la capacité non plus. Personne n'a besoin de donner de consigne à ce sujet, et ce n'est pas ce que je voulais dire, monsieur Richardson. Je disais tout simplement que tout le monde reconnaît que nous faisons face à un très grave problème de capacité excédentaire. Tout le monde le reconnaît. Il est assez évident que tout le monde s'inquiète de l'avenir de l'industrie canadienne au Canada. Si les choses continuent dans le sens où elles vont actuellement, nous allons perdre ce secteur, qui est un très gros employeur. Il représente une part essentielle du tissu économique de notre pays.

Du point de vue des pouvoirs publics, que fera-t-on pour veiller à ce que ce secteur conserve ou récupère le niveau de prospérité qu'il a connu?

M. Richardson: Ce que je voulais dire, monsieur Eyton, c'est que la même politique interdit à d'autres compagnies, à part les deux vôtres, d'être de connivence et de vous demander ou vous dire de faire telle ou telle chose que vous n'auriez pas envisagé de faire de votre propre chef. De toute façon, étant donné qu'on s'accorde pour dire qu'il existe une capacité excédentaire, cela peut certainement aboutir à quelque chose. Espérons-le.

Je voudrais vous poser quelques questions sur des sujets différents. Tout d'abord, la politique du ciel ouvert. Lors des négociations de Regina et d'ailleurs entre les représentants du gouvernement et ceux des compagnies aériennes, on a proposé, si je ne me trompe, de ne pas ouvrir davantage le ciel, notamment le ciel canadien, mais plutôt de procéder par étapes, afin d'éviter l'invasion. Cela va-t-il compliquer les choses pour les Lignes aériennes Canadien? Les liaisons récentes entre Canadien et la compagnie American et entre la United et Air Canada vont-elles apaiser l'inquiétude, rendre inutile de procéder par étapes?

M. Eyton: Que je sache, nous n'avons pas bien réfléchi à cet aspect. Mes deux collègues s'occupent intensément de ces négociations, et je vais leur demander de vous répondre. En fait, Peter a fait partie de l'équipe de négociation, du moins, lors de la dernière ronde.

M. Francis: Essentiellement, pour nous, les débouchés sur le marché américain se mesurent aux éléments qui entravent l'entrée sur le marché américain. Les transporteurs américains offrent une grande fréquence de vol et sont très solides dans les secteurs qu'ils exploitent. Ils s'assurent la loyauté de leur clientèle grâce à des programmes pour grands voyageurs et ont l'assurance d'avoir les portes les plus faciles d'accès. Ils peuvent compter sur des systèmes informatisés de réservation qui fournissent la liste de leurs vols. Ils ont des facilités dans le système de distribution parce qu'un agent de voyage peut vendre *leurs* produits. Comment le transporteur canadien peut-il s'implanter sur ce marché? Les entraves sont très semblables au Canada. On ne peut pas faire concurrence uniquement sur le prix, car tôt ou tard ces autres facteurs interviennent.

Du point de vue de la commercialisation, dans nos entretiens avec les représentants du gouvernement, nous avons toujours fait valoir qu'il faudrait que les Américains nous accordent une période d'adaptation, nous donnent une

[Texte]

there is an obligation on our side from marketing to get an alliance with a U.S. carrier and therefore participate in their frequent flyer programs and, hopefully, in their commission structures, which will take some of those barriers to entry down. The need for the phase-in period for us to get those things in place is still there. We could not go into the U.S. market without it. We would not even attempt to do that without it.

Mr. Richardson: Mr. Wallis, would you concur?

Mr. Wallis: I really have nothing to add to that, Mr. Richardson.

Mr. Richardson: Okay. That is useful.

The final thing I just wanted to ask about generally is the question of Canadian law regarding foreign ownership of airlines. Obviously there is a difficulty around the world with over-capacity of airlines. It has been tough in all countries, Canada not being alone in this regard, and equity is welcome from anywhere.

• 1700

What is your view now on the foreign ownership clause? Do you think we should open it up a little?

Mr. Eyton: I don't know that there are a lot of investors out there looking at investment in airlines. I think at a point in time, providing it doesn't affect control, it might allow Canadian airlines—I'm speaking of both carriers—to tap in or access larger pools of capital than we can currently. That would be the upside benefit.

In terms of single investors wanting more than 25%, I've plied the world over two years, maybe three, looking for investors in our company up to 25%, and that's been adequate. It's just that every airline in the world, for one reason or another, is struggling, with the odd exception. The 25% is not a barrier in that perspective yet, but we do have to find a way of making sure pools of capital are available in this country at some point in time so we can finance our very heavy and large ongoing capital obligations.

Mr. Richardson: Well, that is it for questions, Mr. Chairman. I did want to take the opportunity to say good luck and keep going. I am one who, with my colleagues opposite and my colleagues here, wishes to maintain a competitive airline system in the country. I think you've done a remarkable job, and your employees deserve a lot of credit as well. They've really rallied for you, and it shows. Thank you.

Mr. Eyton: I really appreciate that. I think I can say on behalf of all the employees in the company that the best thing about 1992 for us all is that it's over, but I don't know that 1993 at the moment looks any easier. It's been a very,

[Traduction]

longueur d'avance, si nous tentions de pénétrer le marché américain. En outre, d'un autre côté, nous sommes forcés de conclure une alliance avec un transporteur américain et par conséquent de participer à leurs programmes pour grands voyageurs et, c'est à espérer, à leurs barèmes de commission, ce qui devrait aplanir certaines barrières qui font entrave à l'entrée. La nécessité d'une période d'adaptation pour mettre en place ces éléments—là existe toujours. Sans cela, nous ne pourrions pas entrer sur le marché américain. Nous n'essayerions même pas de le faire.

M. Richardson: Monsieur Wallis, êtes-vous d'accord?

M. Wallis: À vrai dire, je n'ai rien à ajouter, monsieur Richardson.

M. Richardson: D'accord. Ce que vous me dites est très utile.

Je voudrais en terminant aborder la question de la législation canadienne concernant la propriété étrangère des compagnies aériennes. Manifestement, on constate de par le monde des difficultés de capacité excédentaire. Le Canada n'est pas le seul à en éprouver, et ces difficultés ont touché tous les pays. D'où qu'il vienne le capital est le bienvenu.

Que pensez-vous des limites à la participation étrangère? Croyez-vous qu'elles devraient être relâchées quelque peu?

M. Eyton: À ma connaissance, les bailleurs de fonds ne se bousculent pas au portillon pour investir dans les compagnies aériennes. Je crois toutefois qu'il viendra un moment où pareil relâchement, à condition que le contrôle canadien ne soit pas compromis, pourrait permettre aux compagnies aériennes canadiennes d'avoir accès à de plus grands bassins de capitaux que ceux sur lesquels nous pouvons compter à l'heure actuelle. C'est en ce sens que cela pourrait être avantageux.

Pour ce qui est des investisseurs qui voudraient acquérir une participation supérieure à 25 p. 100, j'ai remué ciel et terre au cours des deux, ou peut-être trois, dernières années, à la recherche de bailleurs de fonds souhaitant investir jusqu'à concurrence de 25 p. 100 dans notre compagnie, et ce pourcentage s'est avéré suffisant. Le fait est qu'à quelques exceptions près, toutes les compagnies aériennes du monde sont, pour une raison ou pour une autre, en difficulté financière. Aussi la limite de 25 p. 100 ne constitue pas, pour le moment, un obstacle, mais il nous faut trouver le moyen de nous assurer de pouvoir compter, à un moment donné, sur des bassins de capitaux suffisants pour nous permettre de financer le lourd fardeau de nos obligations en capital à long terme.

M. Richardson: Je n'ai plus d'autres questions à poser, monsieur le président. Je tiens toutefois à profiter de l'occasion pour encourager la compagnie et lui offrir mes meilleurs vœux de succès. Tout comme mes collègues d'en face et ceux qui sont à mes côtés, je suis de ceux qui souhaitent que le Canada continue à avoir un réseau de compagnies aériennes compétitif. À mon avis, vous avez fait un travail remarquable, et vos employés méritent également des félicitations. On voit bien que vous avez su obtenir leur entière collaboration. Je vous remercie.

M. Eyton: Je vous suis vraiment reconnaissant de le signaler. Je crois pouvoir dire, au nom de tous les employés, que l'année 1992 a ceci de bon qu'elle est terminée, mais je ne suis pas sûr que l'année 1993, d'après les indications que

[Text]

very tough struggle, but I'm happy to report that the initiative we're on right now at this point in time seems to be falling into place piece by piece. I think we're all very encouraged. If we pull it off, it will be a unique thing, done up to this point outside of court protection. Once AMR are involved with this, I think we should have a very healthy airline structure able to compete with virtually anybody.

Mr. Manley: I have a couple of areas I'd like to go to, but perhaps I could be permitted one parochial question first. Will your company oppose a request by USAir to fly Ottawa-Pittsburgh?

Mr. Eyton: The answer is no. Peter is our regulatory man.

Mr. Wallis: That's a file I am not particularly familiar with, but as in all these things, if there's a balance of benefits for both sides, for an opportunity for Canadian carriers as well as the American applicant, then we're for it.

Mr. Manley: I know you will want to look at the benefits for the Ottawa travelling public as well when you consider how that balance breaks down and whether you in fact would want to fly to Pittsburgh yourself.

Mr. Angus: It's for little Gerard to get down there.

Mr. Manley: It's to get Mario Lemieux into town.

I'd like to return to one item. I don't want to belabour it, but I consider it very serious. There is, under Canadian law, the Lobbyists Registration Act, which requires agents acting on behalf of interested parties with the Government of Canada to be registered. I'd like it to be known that I feel this brokerage fee that was paid with respect to these aircraft ought to be reflected by corresponding registration under the Lobbyists Registration Act. If you don't have knowledge of the broker who was dealing on your behalf, perhaps you could, after the hearing when you've had an opportunity to review your files, in addition to the other information you undertook to give, disclose to us the identity of the broker, so a determination can be made that this law has been complied with.

Mr. Eyton: We will do that, Mr. Manley. I can't answer that, as I told you, at the moment, but Peter will make a note and deal with it.

Mr. Manley: I think even at the outset of your presentation today, Mr. Eyton, you referred to the fact that on the matter of capacity, the financial condition of airlines was not a uniquely Canadian problem, but it was affecting airlines around the world.

[Translation]

nous avons à l'heure actuelle, sera plus facile. Nous avons été rudement mis à l'épreuve, mais je suis heureux de pouvoir vous dire que la nouvelle orientation que nous nous sommes donnée semble, petit à petit, donner les résultats escomptés. Nous en sommes tous très encouragés. Si nos efforts sont couronnés de succès, nous aurons réussi un exploit sans précédent, du fait que nous n'aurons pas eu à demander la protection des tribunaux. Une fois que AMR sera de la partie, nous devrions avoir une structure aérienne très viable, capable, à toutes fins utiles, de soutenir la concurrence avec qui que ce soit.

M. Manley: J'ai quelques sujets que je voudrais aborder avec vous, mais, si vous le permettez, je voudrais tout d'abord vous poser une question d'intérêt local. Votre compagnie s'opposera-t-elle à la demande de USAir d'assurer la liaison Ottawa-Pittsburgh?

M. Eyton: La réponse à votre question est non. Peter est celui qui s'occupe de réglementation chez nous.

M. Wallis: C'est là un dossier que je ne connais pas très bien, mais, comme dans toute chose, si les avantages s'équilibrent pour les deux parties, c'est-à-dire si la même possibilité est offerte aux transporteurs canadiens qu'aux requérants américains, alors, nous n'y voyons aucun inconvénient.

M. Manley: Bien sûr, vous tiendrez compte également des avantages pour le public voyageur d'Ottawa lorsque vous aurez à décider si les avantages s'équilibrent pour les deux parties et si vous voulez vous-mêmes assurer la liaison avec Pittsburgh.

M. Angus: C'est pour que le petit Gérard puisse se rendre là-bas.

M. Manley: C'est pour que Mario Lemieux puisse venir chez nous.

Je veux revenir à une question dont nous avons déjà discuté. Même si je ne veux pas trop insister là-dessus, il s'agit à mon avis d'un sujet de grave importance. Il existe, au Canada, une Loi sur l'enregistrement des lobbyistes qui oblige les mandataires qui traitent avec le gouvernement du Canada au nom de tierces parties à s'enregistrer. Je tiens à faire remarquer qu'à mon avis, le bénéficiaire des frais de courtage qui ont été payés à l'égard de ces aéronefs devrait être enregistré en conséquence, comme le prévoit la Loi sur l'enregistrement des lobbyistes. Si vous ne savez pas qui était le mandataire qui a agi en votre nom, vous pourriez peut-être, une fois la séance terminée et une fois que vous aurez eu l'occasion de consulter vos dossiers, nous communiquer, outre les autres informations que vous vous êtes engagés à nous fournir, l'identité de ce courtier, pour que l'on puisse décider si la loi en question a été respectée.

M. Eyton: Nous nous engageons à le faire, monsieur Manley. Je ne peux pas vous donner cette information pour le moment, comme je ne vous l'ai expliqué, mais Peter prend note de votre demande et veillera à y donner suite.

M. Manley: Je crois qu'au début de votre exposé, monsieur Eyton, vous avez dit, au sujet de la capacité, que ce ne sont pas uniquement les compagnies aériennes canadiennes qui se trouvent en difficulté financière, mais qu'il s'agit d'un problème généralisé qui touche les compagnies aériennes partout dans le monde.

[Texte]

[Traduction]

• 1705

It has been stated by many observers that the Canadian problem is exacerbated by the fact that the Canadian market is too thin for two full-service carriers flying on this long ribbon and having two international carriers as well. The argument has been made—and I could cite a number of places, but I'm sure you're familiar with them—that really for the Canadian industry to be stable it'll be necessary as a minimum to have one international carrier and perhaps to have only one full-service carrier. I'd like you to respond to those comments, given the context of the Canadian market, please.

Mr. Eyton: I have addressed that question a number of times, so it's not unfamiliar to me. Our view is it's impossible to have one international carrier and competitive domestic carriers. We have faced that. As a matter of fact, we had an offer at one point from Air Canada to acquire our international routes at some premium. Our calculations showed by the time we reduced our work force by 6,000 or 7,000 employees, began to cut back domestically, accepted the loss of the feed that goes on and off our international flights, we would very quickly work ourselves out of business.

The one international carrier, if one carrier was to be not only a domestic carrier but international as well and was competing alongside of a carrier, a diminished carrier who previously had international routes but was brought back into the domestic structure...our view is that would just be the beginning of the end. The reason for that is that things such as frequent flyer programs, diminished feed in and out of the international system would cause that carrier to continue to lose traffic to the carrier that had the broader route structure. If you put yourself in a position of trying to choose between airlines A and B and airline A has international routes and B doesn't—you're building up frequent flyer points, for example, as one marketing initiative—which airline are you going to choose? You're going to choose A because that'll give you a chance to travel to Honolulu or Tokyo on your points or wherever. So that's a non-starter.

Mr. Manley: Just on that point, though, do you not have the opportunity to make arrangements with foreign airlines that would give you an access to their points? For example, you currently point share with American. I think you point share with some other airlines as well, as does Air Canada. Does that ability to share frequent flyer points not give domestic travellers access to international flight rewards without being on your particular airplanes?

Selon bon nombre d'observateurs, le problème au Canada est aggravé par le fait que le marché canadien est trop clairsemé, s'étendant tel un long ruban d'un océan à l'autre, pour assurer la survie de deux transporteurs offrant une gamme complète de services de transport intérieur et deux transporteurs internationaux. Certains prétendent—et je pourrais vous donner moult références, mais je suis sûr que vous les connaissez—que, pour assurer la stabilité de l'industrie canadienne, il faudrait qu'à tout le moins le marché ne soit desservi que par un seul transporteur international, et peut-être aussi par un transporteur offrant une gamme complète de services. Je voudrais que vous nous disiez ce que vous pensez de ces observations, dans le contexte du marché canadien.

M. Eyton: C'est une question avec laquelle je me suis colleté plusieurs fois, de sorte que je la connais bien. Nous sommes d'avis qu'il est impossible d'avoir à la fois un transporteur international et plusieurs transporteurs intérieurs qui soient compétitifs. C'est un problème auquel nous avons dû faire face. En effet, Air Canada avait offert à un moment donné de nous acheter nos routes internationales à un prix fort intéressant. Mais compte tenu de ce qu'il nous aurait fallu réduire nos effectifs de 6 000 à 7 000 employés, réduire aussi nos services intérieurs et renoncer au trafic voyageur sur les routes assurant la liaison avec nos vols internationaux, nous avons conclu que notre barque ne tarderait pas à couler.

Le transporteur international, s'il devait y avoir un transporteur qui assurerait les services tant intérieurs qu'internationaux et qui se trouverait à faire concurrence à un transporteur de taille réduite, qui aurait perdu ses routes internationales, mais qui continuerait à assurer le service intérieur... Nous sommes d'avis que ce serait là le début de la fin. Cela s'explique du fait que divers facteurs, comme les programmes pour grands voyageurs et la réduction du trafic voyageur faisant la liaison avec le réseau de vols internationaux, entraîneraient une perte de trafic de plus en plus importante pour le transporteur intérieur, et ce, au profit de celui des deux qui aurait le réseau le plus considérable. Si vous aviez à choisir entre les lignes aériennes A et B et que seule la ligne aérienne A avait des vols internationaux—si l'on prend comme exemple l'initiative de marketing qui permet d'accumuler des points dans le cadre d'un programme pour grands voyageurs—laquelle des deux choisiriez-vous? Vous choisiriez la ligne aérienne A, puisque c'est celle qui vous permettrait d'encaisser vos points pour vous rendre à Honolulu ou à Tokyo, ou que sais-je encore. Cette possibilité n'en est donc pas une.

M. Manley: À ce propos, n'avez-vous pas justement la possibilité de vous entendre avec des lignes aériennes étrangères pour que vous ayez accès à leurs points? Ainsi, vous avez une entente qui vous permet l'échange de points avec American. Il me semble que vous avez aussi des ententes avec d'autres lignes aériennes, tout comme c'est le cas pour Air Canada. Cette possibilité d'échanger les points pour grands voyageurs ne permet-elle pas aux voyageurs qui empruntent les services intérieurs d'avoir accès aux primes de vols internationaux sans qu'ils aient à voyager à bord de vos avions?

[Text]

Mr. Eyton: Terry can comment on that in a moment. A lot of international carriers haven't got frequent flyer. They've stayed away from that until just recently, and if they're not comparable programs you don't have that opportunity. Let me come back to that in a minute. I wanted to address the other point.

What if you had one international carrier owned by both carriers? What you're telling me there is that if you've got one international carrier owned by say Air Canada and Canadian, what do we do when a passenger wants to go from Winnipeg to Vancouver to catch a flight to Tokyo? Do we have two flights leaving at the same time to meet that departure? You can't. The whole thing just becomes a completely inefficient system. You've got to have one carrier feeding the international carriers. In our view that's a very simplistic approach to it and it simply doesn't work.

Terry, you might want to comment on the tying into an international carrier and frequent flyer points, other marketing initiatives.

Mr. Francis: At least this is a reverse role. You commented on marketing, and maybe I can deal with numbers for a moment.

Mr. Eyton: I've been looking for that release, Terry, go ahead.

Mr. Francis: I've just one comment, which is if you try to divest yourself of your international route structure, your unit cost goes up tremendously because the international structure is stage lengths of six hours and seven hours that provide you greater efficiency on your unit cost. So you take that out of the mix and your domestic unit cost goes up so high that you just get behind on that. The transition is very expensive and near impossible.

On the frequent flyer side, yes, there are frequent flyer programs that you can belong to. If you do not have a credible frequent flyer program, then it is straight cost to you. If you had people accumulating miles on your domestic system and then they wanted to redeem it on an international flight, you would be paying to that airline the equivalent of the mid-range fare.

• 1710

The only way you do it today is you have your program and their program as a quid pro quo. There's a balancing act. So there's not a lot of cash going back and forth; there is just an exchange of available seats. If you take out a diminished program, you just don't have the leverage to do that on a cost-efficient basis.

Mr. Manley: Okay.

Mr. Eyton: The other thing, Mr. Manley, is that the international airline structure of Canada works rather well at the moment. I think the realignment done in 1988 has us overlapping at one point, and that's in Paris, France. With

[Translation]

M. Eyton: Terry pourra vous dire ce qu'il pense de cela dans un moment. Beaucoup de transporteurs internationaux n'ont pas de programme pour grands voyageurs. Jusqu'à tout récemment, ils ont voulu éviter de s'engager dans cette voie, et, si les programmes ne sont pas comparables, la possibilité dont vous parlez n'existe pas. Permettez-moi toutefois d'y revenir dans un moment, car je veux tout d'abord terminer ce que je disais.

Qu'arriverait-il si l'on avait un seul transporteur international qui serait la propriété des deux transporteurs? D'après ce que vous me dites, on pourrait avoir un seul transporteur international, qui serait la propriété, mettons, d'Air Canada et de Canadien. Que ferions-nous alors pour répondre aux besoins du voyageur qui veut se rendre de Winnipeg à Vancouver, pour y prendre un vol à destination de Tokyo? Aurions-nous deux vols qui partiraient au même moment pour répondre à ce besoin? Non, c'est impossible. Ce serait l'inefficacité la plus totale. Il faudrait qu'il y ait un seul transporteur qui assure les services d'apport aux transporteurs internationaux. À notre avis, cette façon de faire serait excessivement simpliste et ne fonctionnerait tout simplement pas.

Terry, vous voulez peut-être dire quelque chose au sujet des échanges de points pour grands voyageurs avec un transporteur international et d'autres initiatives de marketing.

M. Francis: À la bonne heure! Les rôles sont renversés. Vous avez parlé de marketing, et je peux peut-être m'attaquer à la question des chiffres pendant un moment.

M. Eyton: J'y renonce volontiers en votre faveur, Terry.

M. Francis: J'ai une seule remarque à faire à ce sujet, et c'est que le transporteur qui abandonne ses vols internationaux voit ses coûts unitaires augmenter de façon radicale à cause des longueurs d'étape de six ou sept heures, pour les vols internationaux, qui permettent d'économiser considérablement sur les coûts unitaires. Ainsi, les coûts unitaires pour les services intérieurs montent en flèche, et il devient presque impossible de combler le manque à gagner.

Pour ce qui est des programmes pour grands voyageurs, il y a effectivement des programmes auxquels le transporteur peut participer. Cependant, s'il n'a pas accès à un programme crédible pour grands voyageurs, il doit payer de sa poche. Pour répondre aux besoins des voyageurs qui accumuleraient des points sur ses vols intérieurs et qui voudraient les encaisser pour avoir droit à un vol international, il lui faudrait verser à la compagnie aérienne en question l'équivalent du tarif de catégorie moyenne.

Le seul moyen, aujourd'hui, c'est de procéder à des échanges. Il faut qu'il y ait équilibre entre les programmes. Sur le plan de la trésorerie, cela ne coûte pratiquement rien; il s'agit d'un simple échange de sièges. Par contre, si on choisit un programme limité, l'opération est plus difficile à rentabiliser.

M. Manley: D'accord.

M. Eyton: En outre, monsieur Manley, la structure des lignes aériennes internationales du Canada fonctionne assez bien pour le moment. Le réalignment de 1988 n'a provoqué qu'un seul chevauchement, et c'est à Paris, en France. Pour

[Texte]

respect to the airports in the U.K., we're at Gatwick and Air Canada is at Heathrow. They're not competitive. Gatwick is more a leisure airport. We get roughly 1.5¢ less there in RPM because it's not the prime airport. So those aren't competitive. I think we can be very effective as long as we can keep the airlines separated in the international arena.

Mr. Manley: As you know, your competitor has been seeking authorization to fly to Tokyo. One of the arguments that has been made is that Canadian flies across the Atlantic including to London, albeit at a different airport, and both to the same airport in Paris. Do you fly to Germany, and Rome, Italy?

Mr. Eyton: Yes, we go to Germany from western Canada.

Mr. Manley: And of course you have Tokyo, China and Taiwan on the Pacific. The argument is made that you're able to compete with Air Canada over the Atlantic, but because of the centrality of Tokyo on the Pacific side, your competitor is effectively foreclosed from having access to a fair competition off the west coast. Perhaps you could respond to that.

Mr. Eyton: Well, that's true. Let me tell you about Tokyo right now. Tokyo, as you know, is a weak economy. We are barely holding on with new aircraft. We bought a new fleet of 747s to serve that. In our view, the two carriers in there would do enormous damage to one another. The market is not right.

I think there are thresholds at which duality is possible. The U.S. and the U.K., I have mentioned, are two that we know of. Air Canada has not been cut out of the Pacific. When we did the route realignment, Air Canada specifically asked for Korea. They were designated in Korea. Korea has sat there for three, four or five years unused, with Korean Airlines coming in here and scooping up Canadian traffic. They wanted to tie it into Singapore, which was their hub in the Pacific. Singapore sits there. They've pulled out of Singapore. They have the Philippines. They have a number of spots in the South Pacific and in the North Pacific that they can begin service at, but they refuse to do it. They keep focusing on Tokyo as the place they have to have—Tokyo, Tokyo.

At the same time in the realignment of routes, they took from us Portugal, Spain, Greece and a number of points. They started up a service there and then abandoned it. The other point that has to be remembered is that Air Canada has virtually all the U.S. destinations. We have two out of Vancouver. We have San Francisco and Los Angeles, period. They have the ability to deliver passengers throughout the U.S.

You wonder where the bellyaching stops on this issue. They have been given the prime of everything in their 40 or 50 years of growth. We have struggled every inch of the way to build what we have today and we're virtually shut out of the U.S.

[Traduction]

ce qui est des aéroports britanniques, nous sommes à Gatwick, et Air Canada à Heathrow. Ces aéroports ne sont pas concurrents. Gatwick est plutôt un aéroport qui sert la clientèle de vacanciers. En passagers payants nos résultats sont inférieurs d'environ une fois et demie parce que ce n'est pas l'aéroport principal. Ces deux aéroports ne sont donc pas concurrents. Je crois que nous pouvons rester très rentables tant que les deux compagnies aériennes ne se concurrencent pas sur la scène internationale.

M. Manley: Comme vous le savez, votre concurrent a demandé l'autorisation d'ouvrir une ligne sur Tokyo. Un de ses arguments, c'est que Canadien assure la liaison avec Londres, bien que l'aéroport soit différent, et avec Paris dans le même aéroport. Assurez-vous des liaisons avec l'Allemagne, avec Rome, avec l'Italie?

M. Eyton: Oui, nous assurons des liaisons avec l'Allemagne à partir de l'Ouest.

M. Manley: Et bien entendu vous avez des liaisons avec Tokyo, la Chine, Taiwan et le Pacifique. Sur l'Atlantique, vous pouvez concurrencer Air Canada, mais à cause de la position centrale de Tokyo dans la zone pacifique, les chances de vous concurrencer sur les vols à partir de la côte ouest sont pratiquement nulles. Qu'avez-vous à répondre à cet argument?

M. Eyton: C'est vrai. Permettez-moi de commencer par vous dire un mot sur Tokyo. Comme vous le savez, Tokyo n'est pas un bon marché pour le moment. Nous arrivons à peine à nous en sortir avec nos nouveaux appareils. Nous avons acheté une nouvelle flotte de 747 pour desservir ce marché. À notre avis, si les deux transporteurs y avaient accès, ce ne serait qu'au détriment l'un de l'autre. Le marché n'est pas bon.

Il y a des marchés où la dualité est possible. J'ai déjà mentionné les États-Unis et le Royaume-Uni. Air Canada n'est pas exclue du Pacifique. Lorsque nous avons rationalisé nos destinations, Air Canada a demandé expressément la Corée. Nous la lui avons donnée. Cela fait trois, quatre ou cinq ans que les Lignes aériennes coréennes nous prennent tous nos clients sans contrepartie. Ils voulaient lier ce réseau à Singapour, qui était leur plaque tournante dans le Pacifique. Ils ne sont toujours pas à Singapour. Ils se sont retirés de Singapour. Ils ont les Philippines. Ils ont un certain nombre d'escales dans le Pacifique Sud et dans le Pacifique Nord qu'ils peuvent commencer à desservir, mais ils refusent de le faire. Ils n'ont qu'une idée en tête, Tokyo, Tokyo, Tokyo.

Pendant ce même exercice de réalignement, ils nous ont pris le Portugal, l'Espagne, la Grèce et un certain nombre d'autres points de destination. Ils ont mis un réseau en place, puis ils l'ont abandonné. Il y a une autre chose qu'il ne faut pas oublier: Air Canada a pratiquement toutes les destinations américaines. Nous en avons deux à partir de Vancouver. Nous avons San Francisco et Los Angeles, un point, c'est tout. Ils peuvent transporter des passagers partout aux États-Unis.

On finit par se demander s'ils seront jamais satisfaits. Ils ont eu pratiquement toutes les meilleures destinations depuis 40 ou 50 ans qu'ils existent. Depuis le début nous nous sommes battus pied à pied pour obtenir ce que nous avons aujourd'hui, et nous sommes pratiquement exclus du marché américain.

[Text]

When you add up all those things, Air Canada has all the opportunity in front of it that any carrier would hope to have. If they would just get down to starting to serve some of those points in the Pacific, if that's where they want to be, rather than going after something that isn't ready at the moment and can't stand two carriers, then when it is ready we're not going to object. But there has to be a threshold of traffic where we don't damage one another, and that's really the point we have been making.

Mr. Manley: Going back to the domestic capacity issue again, let's say your scenario were to play out and the minister were to say tomorrow, all right, I'd like proposals from the two carriers as to how we are going to address this issue of over-capacity. You would respond and so does your competitor, however it happens—nobody goes to jail, as Mr. Corbeil apparently is afraid of doing—and at the end of the day we have a reduction in capacity by the two major carriers and things become stabilized, at least for a while. We hope the economy improves and demand is going to recover.

• 1715

I took your point to Mr. Keyes, or Mr. Angus, about perhaps some limitation to entry into the market. But how do you respond to the fact that the market is going to increase and the two of you are both going to want to win a share of that expanded market as we look down the road? We're looking to the next phase. After we've taken the excess capacity down and things have improved, how do you ensure we don't get right back to where we have been, with increases in capacity in order to gain market share and the increased capacity exceeding the increase in market?

Mr. Eyton: I think most carriers that have operated with the market-share philosophy have found they've been doomed with large losses. It may not be the way you look at it. I would like to feel you, making your comments, see something in the economy in the next couple of years that we don't. We see a rather flat economy for air travel. The consumer's disposable income has been pinched. I think we could live with a cap for perhaps up to two years on reduced capacity levels.

And there's nothing wrong with being short of capacity from time to time. There are always going to be those charter carriers, the peripheral carriers. They're going to be there offering viable operations to look after the excess. So the consumer won't be denied very much.

As I mentioned earlier too, profitability is not necessarily a function of size. I cited those smaller carriers such as Cathay, with 40 or 50 aircraft, which do quite well.

Mr. Keyes: Mr. Eyton, I guess more than a few people are a little fuzzy on the AMR-Canadian deal in light of today's news that AMR is selling American Airlines. To my mind, we had the scenario that saw an airline buying an airline. Now we have what appears to be an American reservation system buying a Canadian airline. Do you have any trouble with that?

[Translation]

Quand on fait la somme de tout cela, on se rend compte qu'Air Canada s'est vu offrir toutes les possibilités que tout transporteur rêvait d'avoir. S'ils voulaient bien commencer à desservir certaines de ces destinations sur le Pacifique, si c'est là qu'ils veulent être, plutôt que de réclamer sans cesse quelque chose qui n'est pas prêt pour le moment et qui ne peut supporter deux transporteurs, nous n'y verrons pas d'objection. Mais il ne faut pas dépasser un certain seuil au-delà duquel nous nous nuisons mutuellement. C'est notre seul argument.

M. Manley: Revenons à la question des vols intérieurs. Supposons que votre projet soit accepté par le ministre et qu'il dise: très bien, j'aimerais que les deux transporteurs me fassent des propositions permettant de régler ce problème de surcapacité. Contrairement aux craintes de M. Corbeil, personne ne se retrouverait en prison, et les réductions proposées par les deux principaux transporteurs permettraient de stabiliser le marché, tout du moins pendant un certain temps. En espérant que l'économie s'améliore et que la demande reprenne.

J'ai pris note, en réponse aux questions de M. Keyes ou de M. Angus, de votre idée d'une certaine limitation de l'accès à ce marché. Il est indubitable que le marché va augmenter et que vos deux compagnies voudront une part de cette augmentation. Je pense à la phase suivante. Une fois que nous aurons réduit cette surcapacité et que les choses se seront améliorées, comment faire pour ne pas nous retrouver dans la même situation qu'avant si vous accroissez votre capacité pour enlever cette nouvelle part de marché et que cette capacité excède les besoins du marché?

M. Eyton: Presque tous les transporteurs qui n'ont pensé qu'en termes de part de marché ont essuyé de lourdes pertes. Vous ne partagez peut-être pas le même point de vue que nous. J'ai l'impression que vous voyez quelque chose dans l'économie des deux prochaines années que nous ne voyons pas. Nous ne voyons pas de progression dans notre secteur. Les consommateurs ont moins d'argent à leur disposition. Je crois que réduire nos niveaux de capacité pendant peut-être deux ans ne nous poserait pas de problème.

Et manquer de place de temps en temps ne fait pas de tort. Il y aura toujours les vols nolisés, les transporteurs périphériques. Ils seront toujours là pour s'occuper des excédents. Le consommateur n'y perdra donc pas grand-chose.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, la rentabilité n'est pas forcément fonction de la taille. J'ai cité ces petites compagnies, comme Cathay, qui, avec une flotte de 40 ou 50 appareils, s'en sortent très bien.

M. Keyes: Monsieur Eyton, je crois que nombreux sont ceux qui ne comprennent plus grand-chose à votre transaction avec AMR, maintenant que AMR vient d'annoncer qu'elle vendait American Airlines. Jusqu'à présent, le scénario était simple: une compagnie aérienne en achetait une autre. Nous nous retrouvons maintenant apparemment avec un système de réservation américain achetant une compagnie aérienne canadienne. Est-ce que cela vous pose un problème?

[Texte]

Mr. Eyton: No. As I came in here I was shown the report on AMR that was picked up. I do know there are some very smart feeders in that industry in the U.S. They're saying, look, you can't make money in the airline business, we're having to compete against chapter 11 airlines that make it impossible for us to get the yields where they should be, and all that sort of thing; we can only make money operating through hubs, not the point-to-point operations.

Very general comments have perhaps been thrown out about the inability to make the airline as profitable as it should be. The losses taken by United Airlines, by Delta, by American, are enormous this year. You would have to say, well, if this is what the industry is going to do, we have to review.

That hasn't disturbed us. I'm not aware of any suggestion that AMR are attempting in any way to abandon the airline business. On the other hand, I am very aware of my discussions with Bob Crandall. He sees the services arrangement he is developing with us as a prototype that he can shop around the world with, saying this is the sort of thing we can do for your airline, cutting your unit cost down.

Mr. Keyes: So AMR has realized where the money is, and it isn't in moving people around in the air; whereas Canadian believes money can be made in moving people around in the air.

Mr. Eyton: If I get our cost structure down, I believe we can. We have to move out of recessionary times, get people travelling again. But our projections in the credit restructuring package are very conservative and look quite good.

Mr. Wallis: Mr. Keyes, it might help to read further down into the story. It said:

AMR would leave short-hop, competitive routes where it was losing money, and focus on routes where it could charge premium fares.

It goes on to say:

It will continue to focus on increasing non-air business, such as information services, data processing and consulting.

I think that's within the context.

Mr. Keyes: A logical extension.

• 1720

Mr. Eyton: Yes. That would have been my understanding, and it's substantially the way Bob Crandall has explained the initiative. They have a hard time on point-to-point, competing with the southwest airlines and the smaller airlines. They make their money where they take their traffic through hubs.

Mr. Keyes: And just as a very different question away from this, we hear of discussions on open skies, etc., but when we see the situation with AMR, Canadian, Air Canada, and United, and we see airlines getting into bed with airlines, where is the future of open skies and any sit-down policy? Is there any benefit to continuing these kinds of discussions?

Mr. Eyton: I think so. The alignment with UAL and Continental that Air Canada has will enhance its penetration of the U.S. market, and vice versa through Air Canada in Canada, and it's the same thing with us with American, but it

[Traduction]

M. Eyton: Non. Quand je suis arrivé, on m'a montré le rapport sur AMR. Je sais qu'il y a une poignée d'exploitants très malins dans cette industrie aux États-Unis. Partant du principe qu'il est impossible de gagner de l'argent dans ce secteur, puisqu'il faut rivaliser avec des compagnies aériennes constituées en vertu du chapitre 11 et jouissant du monopole sur les lignes les plus rentables, le seul moyen, ce sont les liaisons à partir de plaques tournantes, et non pas de point à point.

Il a peut-être été dit d'une manière très générale qu'il était impossible de rentabiliser cette compagnie. Les pertes de United Airlines, de Delta, d'American, cette année, sont énormes. Dans de telles circonstances, si c'est la philosophie de l'industrie, cela donne à réfléchir.

Cela ne nous inquiète pas. Je n'ai jamais entendu dire qu'AMR avait l'intention d'abandonner le secteur aéronautique. D'autre part, je sais très bien ce que m'a dit Bob Crandall. A ses yeux cette entente avec nous constitue un prototype qu'il compte proposer sur le marché international en disant aux compagnies aériennes que c'est ce qu'il peut faire pour elles, les aider à réduire leurs coûts unitaires.

M. Keyes: AMR a donc compris comment faire de l'argent, et ce n'est pas en faisant déplacer les gens dans les airs, alors que les Canadiens croient qu'on peut faire de l'argent en faisant se déplacer les gens dans les airs.

M. Eyton: Si j'arrive à faire baisser nos coûts, je crois que nous le pouvons. Il faut sortir de la récession, inciter de nouveau les gens à voyager. Les prévisions de notre restructuration financière sont très conservatrices et de très bon aloi.

M. Wallis: Monsieur Keyes, je crois qu'il y a un passage assez instructif un peu plus loin:

AMR abandonnerait les petites liaisons où la concurrence est forte et où elle perdait de l'argent et se concentrerait sur les liaisons où elle peut faire payer plein tarif.

Plus loin:

Elle continuera à développer ses autres activités, telles que les services de renseignement, de traitement des données et la consultation.

Je crois que c'est dans ce contexte.

M. Keyes: Une extension d'activité logique.

M. Eyton: Oui. C'est mon interprétation, et c'est pour l'essentiel l'explication que m'a donnée Bob Crandall. Ils ont beaucoup de problèmes sur les petites liaisons, devant rivaliser avec les compagnies aériennes du Sud-Ouest et les compagnies plus petites. C'est le trafic qui passe par les plaques tournantes qui leur rapporte le plus.

M. Keyes: Une question tout à fait différente. Nous entendons parler de ciel ouvert, etc., mais lorsque nous voyons ce qui se passe avec AMR, Canadien, Air Canada et United, quand nous voyons les compagnies aériennes convoler, nous nous demandons s'il est bien utile de poursuivre ces discussions.

M. Eyton: Il le faut. L'entente entre Air Canada, United Airlines et Continental lui facilitera l'entrée sur le marché américain, et, réciproquement, l'entrée de ces compagnies américaines au Canada, et c'est la même chose pour nous

[Text]

shouldn't take away one little bit from the opportunity that Delta has to penetrate the principal markets in this country, or Northwest Airlines or anybody else. And in time, as those things develop, there will be small feeder airlines that will emerge in Canada to feed them. That will be encouraged, I'm quite sure.

Mr. Angus: Mr. Eyton, one of the pluses, I think from all of our perspectives, of regulation is that it does create a level playing field in some aspects. This committee—I guess it was a year ago—put through an amendment to one of the pieces of government legislation that gave the government the power to develop regulations for hours of work of flight attendants.

I had a brief meeting with the CALPA rep and the CUPE rep on the Dryden inquiry follow-up committee, to which the whole matter was referred, in the last couple of weeks and they told me that there is very little progress, if any, in resolving what this committee felt was extremely important, namely, creating a regulation that did the same thing as a regulation has done for pilots, specifying very clearly the hours of work.

What steps will Canadian take to have that process move forward in a much more rapid fashion to reach a regulation that is acceptable to the workers and the companies, and perhaps in a side way deal with one of the problems with the upstart competitor that is clearly trying to take away your business by paying cheap labour?

Mr. Eyton: My understanding of that initiative is that it's subject to a joint task force right now that involves our people and the groups, and is proceeding and will become subject to the collective bargaining process to the extent that it should. But it certainly is an issue that will not be dropped, will continue to be looked at, and in which we'll continue to play an active part. The fact that there hasn't been a resolution I wouldn't suggest for a moment is having the issue ignored on either our part or the union representatives' and the unions you mentioned.

Mr. Angus: My understanding is that ATAC seems to be the side of the task force that is dragging its feet. I would encourage you to talk to your people at the table and suggest that this may not be the right approach and that we need to have some regulations so that these people can be protected, just like the pilots are protected.

Mr. Eyton: We'll make a note of that.

Mr. Wilbee: You talked about the importance of government regulations, reducing taxes, landing fees, and this type of thing. Can you give us an idea of how much business Canadian air lines, generically, are losing to American airlines, again generically? For example, how much traffic are we losing out of Vancouver to Seattle, Bellingham, or the Toronto-Windsor type of thing? Do you have any estimates of the amount of traffic that we are losing because of...?

Mr. Eyton: I don't. I'm sure Terry Francis will have some feel for that.

[Translation]

avec American, mais cela ne devrait absolument pas empêcher Delta de pénétrer les principaux marchés de notre pays, ou Northwest Airlines, ou n'importe quelle autre compagnie. Avec le temps, de petites compagnies naîtront au Canada qui viendront alimenter ces plus grosses compagnies. Je suis tout à fait sûr que ce phénomène sera encouragé.

M. Angus: Monsieur Eyton, un des avantages de la réglementation, quel que soit le point de vue, c'est qu'elle impose les mêmes règles du jeu dans certains domaines. Notre comité—je crois que cela remonte à un an—avait proposé un amendement à une des mesures législatives gouvernementales qui donnait au gouvernement le pouvoir de réglementer les heures de travail pour le personnel navigant.

J'ai eu au cours des deux dernières semaines une petite réunion avec le représentant de l'Association des pilotes de ligne et le représentant du syndicat des fonctionnaires membre du comité faisant suite à l'enquête sur l'accident de Dryden et auquel cette question a été confiée, et ils m'ont dit que très peu de progrès avait été réalisé, sinon aucun, concernant cette question qu'ils considèrent extrêmement importante, à savoir la création d'une réglementation analogue à celle des pilotes, spécifiant très clairement le nombre d'heures de travail.

Quelles mesures prendra Canadien pour que ce processus progresse de manière beaucoup plus rapide pour qu'on puisse parvenir à une réglementation acceptable pour les travailleurs et les compagnies tout en réglant peut-être simultanément un des problèmes que cause un des nouveaux venus sur le marché, qui essaie clairement de vous prendre votre clientèle en exploitant son personnel?

M. Eyton: Sauf erreur, cette initiative est actuellement étudiée par un comité regroupant nos représentants et les représentants des syndicats et devra figurer finalement, comme il se doit, dans les négociations collectives. Quelle qu'en soit l'issue, il est certain que c'est une question que nous continuerons à étudier et à propos de laquelle nous continuerons à jouer un rôle actif. Le fait qu'il n'y ait pas encore de résolution ne signifie nullement que nous minimisons l'importance de cette question, pas plus d'ailleurs que les syndicats.

M. Angus: D'après mes renseignements, l'Association des transporteurs aériens semble se satisfaire de la lenteur de la procédure. Je vous encouragerais à faire comprendre à vos représentants à la table de négociation que ce n'est peut-être pas la meilleure méthode et qu'il nous faut une réglementation pour que ces gens soient protégés tout comme les pilotes sont protégés.

M. Eyton: Nous en prenons note.

M. Wilbee: Vous avez parlé de l'importance de la réglementation, de la nécessité de réduire les taxes et les frais d'aéroport, etc. Pouvez-vous nous donner une idée de ce que les compagnies aériennes canadiennes perdent, d'une manière générale, au profit des compagnies aériennes américaines, encore une fois d'une manière générale? Par exemple, combien de passagers perdons-nous sur la liaison Vancouver-Seattle, Bellingham, ou sur les liaisons du genre Toronto-Windsor? Avez-vous une idée du nombre de passagers que nous perdons à cause...?

M. Eyton: Non. Je suis certain que Terry Francis a sa petite idée là-dessus.

[Texte]

I'd like to comment though on the points you raised about the cost differentials. Domestic fuel really has been a problem, where we've had a 25% to 40% differential in domestic fuel as our second or third highest cost item, and then we have telecommunications, cost of financing, which I touched on earlier. It may be with this plan that Clinton came down with in the U.S. last night that there will be some closing of that gap if the energy tax applies, as we think it does, to aviation fuels; that the U.S. carriers will have to come up a little bit, which will impact on the fare levels that appear to be a bargain at the moment.

• 1725

Terry, you have a good idea on what the bleed might be through Seattle, Bellingham, Buffalo.

Mr. Francis: I can't recall numbers offhand, but when the Canadian dollar was stronger there was a great movement towards it. Today it's probably less. But there is easy access out of Vancouver. There are regular bus departures to airports in Bellingham and Seattle for departures and so on. But a lot of that demand fluctuates as to where the dollar stands in relationship to the U.S. dollar.

Mr. Wilbee: I didn't know if you had a number. But that's fine.

Mr. Francis: I have seen the number, but I can't recall it right now.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much.

Each of us has expressed our appreciation for your appearance before the committee today. I was delighted that we were able to put it together in the fashion in which we have been successful. Your presence has been very helpful, and we do, indeed, wish you every success for your future.

Mr. Eyton: Thank you very much, Mr. Chairman. I hope you will accept our apologies for the several delays we put you through.

Mr. Wilbee: You couldn't get a seat.

Mr. Eyton: That has happened.

Thank you once again.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[Traduction]

J'aimerais cependant dire quelques mots sur les différences de coûts. Le carburant nous coûte de 25 à 40 p. 100 plus cher et constitue notre deuxième ou notre troisième poste de dépense le plus élevé. Ensuite, il y a les télécommunications, le coût du financement, dont j'ai parlé un peu plus tôt. Il se pourrait qu'à la suite des propositions présentées par M. Clinton hier l'écart se rétrécisse, surtout si l'on impose une taxe énergétique, une taxe qui visera également le carburant aviation; à notre avis, les transporteurs américains devront augmenter légèrement leurs tarifs, et l'écart entre les tarifs canadiens et américains ne sera donc plus aussi important.

Terry, vous avez une bonne idée du nombre de Canadiens qui décident de choisir les lignes aériennes américaines pour se rendre à Seattle, Bellingham, Buffalo.

M. Francis: Je ne me souviens pas de chiffres précis, mais lorsque le dollar canadien était plus fort, beaucoup de Canadiens choisissaient les lignes aériennes américaines. Il y a peut-être moins de passagers canadiens qui prennent cette décision maintenant. Mais Vancouver offre un accès facile aux aéroports américains. Il y a des services par autobus à intervalles réguliers vers les aéroports de Bellingham et de Seattle. Cependant, cette demande fluctue en fonction de la position du dollar canadien par rapport au dollar américain.

M. Wilbee: Je ne savais pas si vous aviez des chiffres précis là-dessus. Ces renseignements me suffisent.

M. Francis: J'ai vu un chiffre là-dessus, mais je n'arrive pas à m'en souvenir.

Le président: Messieurs, je tiens à vous remercier.

Nous vous avons tous remerciés d'être venus aujourd'hui. Je suis heureux que nous ayons finalement pu nous rencontrer. Vos commentaires ont été fort utiles, et nous vous souhaitons bonne chance.

M. Eyton: Merci beaucoup, monsieur le président. J'espère que vous accepterez nos excuses parce que nous avons dû reporter à plusieurs reprises notre comparution devant votre comité.

M. Wilbee: Il n'y avait pas de place à bord de l'avion.

M. Eyton: Cela se produit.

Merci encore une fois.

Le président: La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste—lettre

K1A 0S9

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré—Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non—livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré—Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Canadian Airlines International Ltd.:

Rhys Eyton, Chairman and Chief Executive Officer;

Peter Wallis, Vice-President, Government and Regulatory
Affairs;

Terry Francis, Senior Vice-President, Marketing.

TÉMOINS

Des Lignes aériennes Canadien international Ltd.:

Rhys Eyton, président et directeur général;

Peter Wallis, vice-président, Affaires gouvernementales et régle-
mentaires;

Terry Francis, vice-président principal, Marketing.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 28

Thursday, February 25, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 28

Le jeudi 25 février 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on February 19, 1993, consideration of Bill S-8, the Motor Vehicle Safety Act

WITNESSES:

(See back cover)

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

CONCERNANT:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 19 février 1993, examen du projet de loi S-8, Loi sur la sécurité automobile

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Chuck Cook
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Thursday, February 18, 1993.

Debate was resumed on the motion of Mr. Corbeil, seconded by Mr. Weiner, — That Bill S-8, An Act to regulate the manufacture and importation of motor vehicles and motor vehicle equipment to reduce the risk of death, injury and damage to property and the environment, be now read a second time and referred to the Standing Committee on Transport.

After further debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du jeudi 18 février 1993.

Le débat reprend sur la motion de M. Corbeil, appuyé par M. Weiner, — Que le projet de loi S-8, Loi régissant la fabrication et l'importation des véhicules et équipements automobiles en vue de limiter les risques de mort et de dommages corporels, matériels et environnementaux, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des transports.

Après plus ample débat, cette motion, mise aux voix, et agréée.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 25, 1993
(43)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, in Room 536, South Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley and Lee Richardson.

Other Member present: Bill Casey.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Transport Canada: Micheline Desjardins-Chase, Assistant Deputy Minister, Surface; Chris Wilson, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation; Malcolm McHattie, Chief, Advanced Engineering and Special Projects; Jeremy Hill, Legal Counsel.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on February 19, 1993, the Committee proceeded to consider Bill S-8, the Motor Vehicle Safety Act.

The Chairman called Clause 1.

It was agreed — That Clause 1 stand.

Micheline Desjardins-Chase made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 10:35 o'clock a.m., the Chairman called a recess.

At 11:10 o'clock a.m., the Committee resumed its deliberations.

At 12:05 o'clock p.m., it was agreed, — That the Committee proceed *in camera*.

At 12:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 25 FÉVRIER 1993
(43)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 05, dans la salle 536 de l'édifice du Sud, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley et Lee Richardson.

Autre député présent: Bill Casey.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De Transports Canada: Micheline Desjardins-Chase, sous-ministre adjointe, Surface; Chris Wilson, directeur général, Sécurité routière et réglementation automobile; Malcolm McHattie, chef, Techniques avancées et projets spéciaux; Jeremy Hill, conseiller juridique.

Conformément à l'Ordre de renvoi adopté par la Chambre le 19 février 1993, le comité examine le projet de loi S-8, Loi sur la sécurité automobile.

Le président appelle l'article 1.

Il est convenu — Que l'article 1 soit réservé.

Micheline Desjardins-Chase fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 10 h 35, la séance est suspendue.

À 11 h 10, la séance reprend.

À 12 h 05, il est convenu, — Que le Comité déclare le huis clos.

À 12 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, February 25, 1993

• 1005

The Chairman: I call the meeting to order.

We are here this morning to consider Bill S-8, the Motor Vehicle Safety Act. I would like to formalize the procedure. In order to do so I am advised that I should call clause 1, which is the short title of the bill, and I will do that by asking if clause 1 shall stand.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: We'll now move on and welcome the witnesses from the Department of Transport, who I understand have a presentation for us.

We have with us Ms Desjardins-Chase, the Assistant Deputy Minister; Mr. Wilson, the Director General of Road Safety and Motor Vehicle Regulation; and Malcolm McHattie, the Chief of Advanced Engineering and Special Projects.

Ms Desjardins-Chase, I assume that you are going to be making the presentation, so I will ask you to proceed.

Ms Micheline Desjardins-Chase (Assistant Deputy Minister, Surface, Department of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman, members of the committee.

As you know, Bill S-8 proposes miscellaneous amendments to the Motor Vehicle Safety Act and the Motor Vehicle Tire Safety Act. The two laws regulate tire and vehicle design and construction. They have contributed to reducing highway accidents, injuries, and deaths during a period of ever-increasing travel. The bill makes miscellaneous clarification and updates of existing authority in response to legal advice and comments from the Standing Joint Committee on the Scrutiny of Regulations and addresses issues related to child restraint, vehicle importation, and vehicle emission control.

The Motor Vehicle Safety Act regulates one of Canada's largest industries and one of Canada's major exporters. The motor vehicle safety regulations are designed to ensure that new vehicles sold in Canada provide the best available safety and emission control. Changes are needed for continued efficient regulation of the dynamic Canadian and international vehicle manufacturing industry.

A discussion paper outlining the 21 proposed changes was prepared in October 1990 and consultation took place with other departments, the provinces, the regulated industry, and public safety organizations. There is general support and no major objections have been raised.

Nombre des changements proposés apportent des précisions sur les pouvoirs actuels en réponse à des conseils juridiques et aux commentaires du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Un changement important serait apporté à l'égard des ensembles de retenue d'enfant, car des dispositions seraient prises relativement aux avis de défaut—qui sont le rappel—, et un système d'enregistrement des propriétaires serait établi pour aider les fabricants à joindre ces derniers si un défaut de sécurité était décelé.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 25 février 1993

Le président: Je déclare la séance ouverte.

Nous sommes réunis ce matin pour examiner le projet de loi S-8, la Loi sur la sécurité automobile. Je vais procéder selon les règles, et pour cela je dois proposer l'article 1, à savoir le titre abrégé du projet de loi. Est-ce que le projet de loi est adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous pouvons donc poursuivre et souhaiter la bienvenue aux témoins du ministère des Transports qui m'ont dit avoir un mémoire à nous présenter.

Nous avons devant nous madame Desjardins-Chase, sous-ministre adjoint, monsieur Wilson, directeur général, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile et monsieur Malcolm McHattie, chef, Techniques avancées et projets spéciaux.

Puisque vous êtes censée nous lire votre exposé, madame Desjardins-Chase, je vous donne la parole.

Mme Micheline Desjardins-Chase (sous-ministre adjoint Surface, ministère des Transports): Je vous remercie, monsieur le président et membres du Comité.

Le projet de loi S-8, vous ne l'ignorez pas, propose divers amendements à la Loi sur la sécurité automobile, et à la Loi sur la sécurité des pneus de véhicules automobiles. Ces deux lois, qui réglementent la conception et la construction des pneus d'automobiles, ont contribué à diminuer le nombre des accidents des la route, alors que les voyages n'ont cessé d'augmenter. Le projet de loi apporte diverses précisions et mises à jour des pouvoirs actuels, à la suite de conseils et commentaires juridiques du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation, et en outre se penche sur les questions telles que les dispositifs de protection pour enfants, l'importation des véhicules et les normes sur les systèmes d'échappement des véhicules.

La Loi sur la sécurité automobile réglemente l'un des secteurs les plus importants du Canada et l'un de ses principaux exportateurs. Les règlements de sécurité automobile, sont conçus de telle sorte que les nouveaux véhicules vendus au Canada répondent aux critères les plus stricts de sécurité et de contrôle des système d'échappement. Pour que la réglementation de ce dynamique secteur, tant canadien qu'international reste efficace, des changements s'imposent.

En octobre 1990 a paru un document de fond énonçant les 21 modifications proposées, et à la suite de cette publication des consultations ont eu lieu avec d'autres ministères avec les provinces, avec le secteur automobile réglementé et avec les organisations soucieuses de la sécurité publique, qui dans l'ensemble ont appuyé ces recommandations sans soulever de grandes objections.

A great many changes clarify the existing authority in response to legal advice and comments from the Standing Joint Committee on the Scrutiny of Regulations.

An important change would be brought to the vehicle child restraints, because measures would be taken when those restraints would be called back, and a system of registration of owners will be set up in order to help the manufacturers to contact them if a defect or lack of security were to be detected.

[Text]

L'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis permet l'importation au Canada de véhicules vendus aux États-Unis. L'importation de ces véhicules était auparavant interdite en raison d'un embargo établi de longue date aux termes de la Loi sur les douanes.

Proposed changes would authorize regulations to control the safety of vehicles that cross the border and to specify safety modifications, such as the installation of daytime running lights, to meet Canadian standards. Another proposal would have the act specifically address vehicle emission control standards. The act does not currently have the provision necessary for the tough emission standards proposed for the mid to late 1990s.

• 1010

The bill was tabled first in the Senate. This procedure was possible because the bill has no financial implications and there was an available time slot. The Senate Standing Committee on Legal and Constitutional Affairs, chaired by Senator Nathan Nurgitz, discussed the bill and heard witnesses representing the automotive industry and environmental and public safety interests. The committee and the witnesses supported the bill. The bill was passed with minor legal changes. Mr. Wilson will address questions that were raised during the Senate passage at second reading in the House.

Bill S-8 fine-tunes the Motor Vehicle Safety Act for continued effectiveness into the next century towards insuring that international manufacturers provide Canadians with the safest and most environmentally friendly vehicles through a competitive Canadian automotive industry. Thank you.

The Chairman: Mr. Wilson, I understand that you have some additional comments.

Mr. Chris Wilson (Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, Department of Transport): Yes. Thank you very much, sir. I'll try to keep them brief.

As has been said, this bill is really an update of two current pieces of legislation, the Motor Vehicle Safety Act and the Motor Vehicle Tire Safety Act. In reading it, it looks like an entirely new piece of legislation, because the marrying of these two acts has of course caused a complete renumbering and restructuring. However, in fact the changes are relatively minor, with the exception of a few cases, as has been mentioned, in the areas of emissions, child seats, importation of vehicles, and some of the regulatory processes we carry out.

Certainly a lot of the discussion has revolved around the question of the emissions section of it. It has been mentioned on numerous occasions that we have been forced to establish a memorandum of understanding that the minister has signed with the auto industry relating to a number of emissions standards.

[Translation]

The Free Trade Agreement between Canada and the United States allows the import into Canada of vehicles sold in the United States, import which was previously banned because of a long established embargo consequence of the Customs Act.

Les propositions de modification autoriseraient des règlements aux fins de vérifier la sécurité des véhicules qui franchissent la frontière et d'exiger des modifications aux fins de cette sécurité, par exemple l'installation de phares diurnes, pour répondre aux normes canadiennes. Une autre proposition vise spécifiquement les normes sur les systèmes d'échappement des véhicules. La loi actuelle ne comportant pas les dispositions nécessaires pour répondre aux normes rigoureuses que l'on se propose d'imposer vers le milieu ou la fin des années 1990.

Le projet de loi a été présenté en premier lieu au Sénat, et ce parce qu'il n'a aucune implication financière et que le Sénat disposait d'une plage de temps à cet effet. Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, présidé par le sénateur Nathan Nurgitz, a étudié le projet de loi et a entendu des témoins représentant l'industrie automobile ainsi que les intérêts de sécurité publique et d'environnement. Le comité et les témoins se sont dits en faveur du projet de loi, qui a été adopté avec des modifications mineures d'ordre juridique. Monsieur Wilson traitera des questions soulevées à la seconde lecture à la Chambre.

Le projet de loi S-8 apporte des précisions à la Loi sur la sécurité automobile, afin de veiller à ce qu'à l'aube du siècle prochain les fabricants des autres pays continuent à livrer aux Canadiens des véhicules le moins dommageable possible pour l'environnement et présentant le plus haut degré de sécurité, et ce par le biais d'un secteur automobile canadien concurrentiel. Je vous remercie.

Le président: Il paraît que vous voudriez ajouter certains commentaires, monsieur Wilson.

M. Chris Wilson (directeur général, direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports): C'est exact, et je vais m'efforcer d'être aussi bref que possible. Merci beaucoup, monsieur.

Comme on vient de le dire, ce projet de loi ne fait que mettre à jour deux lois en vigueur, la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et la Loi sur la sécurité des pneus des véhicules automobiles. À la lecture, toutefois, on a l'impression qu'il s'agit d'une loi tout à fait nouvelle, parce que la fusion de ces deux lois a amené une refonte complète et une nouvelle numérotation. À l'exception, cependant, de certains cas déjà mentionnés, à savoir les systèmes d'échappement, les harnais pour enfants, l'importation des véhicules et certaines procédures réglementaires, les changements sont relativement mineurs.

Les systèmes d'échappement ont certainement fait l'objet de vives discussions et il a été dit, à bien des reprises, que nous avons été forcés de préparer, avec le secteur de l'automobile, un protocole d'entente portant sur certaines normes des systèmes d'échappement, protocole que le ministre a signé.

[Texte]

One of the reasons for this has been the lack of regulatory authority in the current act. It's certainly our intention to continue to regulate as much as necessary, but the current act does not give us the ability to phase in standards. This of course was done in the U.S. and in California with regard to the 1994 through 1996 standards: by 1994 it was 40% of the fleet and by 1996 it was 100%. We simply didn't have that authority.

Also, a lot of the tougher standards that are planned in the U.S. and have been announced for 1997 and 1998, and even earlier on trucks, require the ability to average and to give credits where companies are exceeding the expectations of the government. The standards established in the U.S. of course are based on this ability to provide credits. If we want to have the same target numbers, then we've got to have in Canada the same flexibility to allow companies to phase in and to allow companies to exceed and get some credit for exceeding where they do.

One of the important things to remember in that area is that every vehicle will have a standard. So if the target standard is say 1, and some of the vehicles are 0.8, then other vehicles might be 1.2. In other words, you can still take a vehicle out of the fleet and test it and see if it meets the standard. It doesn't give a *carte blanche* to the industry; individual vehicles will have individual standards. The net effect of these will be less than 100% of credits; in other words, there is a discounting process in agreeing to these credits.

We don't have all the regulations prepared in this regard; but, given the commitment to North American emissions standards and North American air-quality agreements, we would see our regulations as essentially mirroring those that were produced in the U.S. under the Clean Air Act.

• 1015

Our proposed amendments allow these credits to go beyond trucks, to passenger cars. This hasn't been done in the United States. It could take into account things such as zero-emission vehicles in the future. Perhaps in that regard our bill proposes a little more flexibility than the Clean Air Act does in the United States.

Another major issue that is being discussed is the question of importation of vehicles. When it was passed in 1970, our act didn't anticipate used vehicles being imported. There was an embargo on imported vehicles from the United States. They had to be at least 15 years old. We didn't anticipate that in the original legislation, and therefore imported used vehicles are essentially prohibited unless they meet all the Canadian standards and unless they're certified by the original manufacturer and there are records of testing to demonstrate that. That's not a reasonable requirement when it comes to used vehicles. There's no requirement in Canada, say between provinces or on exchange of vehicles, that these vehicles should meet original equipment standards. They met them at the time of manufacture, but not at the time of transfer of ownership. The bill in fact gives us the authority to set regulations regarding imported vehicles to

[Traduction]

Nous avons dû procéder ainsi en raison, entre autres, de l'absence de pouvoir réglementaire dans la loi actuelle. Nous avons certainement l'intention de continuer à réglementer dans la mesure où c'est nécessaire, mais la loi actuelle ne nous a habilité pas à établir des normes, ce qui a été fait aux États-Unis et en Californie pour les normes de 1994 à 1996: ces normes devaient s'appliquer à 40 p. 100 du parc automobile en 1994, et à la totalité en 1996. Nous n'étions pas dûment habilités à faire cela.

En outre, de nombreuses normes très strictes prévues aux États-Unis et annoncées pour 1997 et 1998, voire même avant pour les poids lourds, exigent la possibilité de compenser et d'accorder des points lorsque les sociétés dépassent les exigences fixées par le gouvernement. Les normes établies aux États-Unis sont évidemment basées sur ce système de points accordés et si nous voulons atteindre les mêmes objectifs, nous devons être tout aussi accommodants pour permettre aux sociétés d'introduire progressivement des modifications et pour récompenser celles qui font plus que ce que nous attendons d'elles.

Il convient de garder présent à l'esprit, à ce propos, que chaque véhicule aura une norme, de sorte que si la norme que l'on veut atteindre est 1, et si certains des véhicules ont une norme de 0,8, d'autres auront peut-être 1,2. Autrement dit, vous pouvez choisir un véhicule dans un parc automobile, effectuer les essais et voir s'il répond à la norme sans donner pour autant carte blanche au secteur: les véhicules particuliers auront des normes particulières. On n'atteindra pas 100 p. 100 des points, autrement dit, il est prévu, avec ce système de points, que l'un compensera l'autre.

Nous n'avons pas préparé tous les règlements à cet égard mais compte tenu de l'importance que nous attachons aux normes des systèmes d'échappement en Amérique du Nord et des ententes sur la qualité de l'air, nos règlements refléteront, pour l'essentiel, ceux qui ont été élaborés aux États-Unis dans le cadre du Clean Air Act.

Avec les amendements que nous proposons, ce système de points s'applique non seulement aux poids lourds, mais également aux voitures de tourisme, ce qui n'est pas le cas aux États-Unis. Nous prévoyons ainsi le cas, à l'avenir, de véhicules sans émissions nocives et à cet égard notre projet de loi se montre un peu moins strict que le Clean Air Act des États-Unis.

Autre sujet capital, l'importation des véhicules. Quand elle a été adoptée en 1970, notre loi ne prévoyait pas l'importation de véhicules d'occasion, il y avait un embargo sur les importations de véhicules des États-Unis, qui devaient avoir un minimum de 15 ans. Nous n'avions pas prévu cela dans la loi originelle, et c'est pourquoi l'importation de véhicules d'occasion est pratiquement interdite, à moins que ceux-ci ne répondent à toutes les normes canadiennes, ne soient certifiés par le fabricant, avec documents d'épreuve à l'appui. C'est là une exigence qu'il n'est pas raisonnable d'appliquer à des véhicules d'occasion. Il n'y a pas de loi au Canada, par exemple entre provinces où à l'échange de véhicules, exigeant que ceux-ci répondent aux normes d'équipement d'origine, normes qui étaient respectées au moment de la fabrication, mais plus au moment du transfert de propriété. Le projet de loi nous autorise à rédiger des

[Text]

ensure that they meet the same standards as apply to Canadian vehicles and to make sure that they provide the same level of safety as comparable vehicles in Canada.

Just for your information, in the interim we have had to establish under the current act a special class of vehicles that we call American-specification vehicles. These are vehicles that were originally built to meet the United States standards, which are essentially the same as ours but vary in a few critical cases such as daytime running lights and tether anchorages for children's seats. We have said that these American-specification vehicles have to be brought up to meet those Canadian standards prior to being imported into Canada. The amendments to the bill in this regard give us the authority to establish regulations, to establish a protocol for the importation of vehicles and recertification of those vehicles to Canadian standards.

I might say that, because it is a very difficult issue, we engaged in a considerable amount of consultation and discussion on this prior to passage of this bill, but we still have not got universal agreement on how to proceed. So I'm afraid we can't offer a final package at this time. What has been agreed is that there's certainly a need for a third-party recertification. Someone has to look at these vehicles once they have been modified, to make sure that they in fact meet the requirements. Also, of course there is agreement that all of them should be modified, that they can't be brought in as they are.

For the most part the manufacturers are cooperating, but just recently they have indicated to us that they don't want to be responsible for the recertification of these vehicles. I should say some of the manufacturers. Some do and some don't, and that's part of the dilemma.

Of course in due course we will have to address Mexican vehicles, but under the proposals and the NAFTA they wouldn't be coming in until 2009, so it's not as high a priority.

One of the questions that has been raised is the issue of wrecked vehicles and how to deal with those. The act in fact does not deal with them, as has been pointed out.

Mr. Keyes (Hamilton West): Sorry, what kinds of vehicles?

Mr. Wilson: Wrecked vehicles. The business in Canada is relatively small, I think 500 to 600 vehicles a year; but at \$10,000 per vehicle it's a big-dollar item for the companies that are involved. With the high-tech vehicles we have today and some of the other related problems, the insurance companies are writing off vehicles that are in pretty good shape. So these vehicles are being bought by people who wish to rebuild and recertify them, or resell them anyway. They find that the best source of these vehicles is the United States, primarily because they aren't rusted out. Their wrecked vehicles are better than our wrecked vehicles.

[Translation]

règlements sur les véhicules importés aux fins que ceux-ci respectent les mêmes normes qui s'appliquent aux véhicules canadiens et assurent la même sécurité que des véhicules du même ordre au Canada.

À titre d'information, nous avons dû entre temps, établir dans le cadre de la loi actuelle, une catégorie spéciale de véhicules, que nous appelons véhicules à spécifications américaines. Ce sont des véhicules construits à l'origine pour répondre aux normes des États-Unis, dans l'ensemble très semblables aux nôtres, et ne présentant certaines différences que pour quelques cas critiques, par exemple les phares diurnes et les ancrages d'attache pour les harnais de retenue d'enfants. Nous exigeons ainsi que ces véhicules, qui répondent aux critères américains, doivent être perfectionnés afin de répondre, avant leur importation au Canada, aux normes de notre pays. Les amendements au projet de loi nous permettent, à cet égard, d'établir des règlements et un protocole pour l'importation de véhicules et une nouvelle certification correspondant aux normes canadiennes.

C'est là une question très épineuse qui nous a obligés à de nombreuses consultations et discussions en préparation de ce projet de loi, ce qui fait que nous n'avons toujours pas encore obtenu l'accord de tous sur la façon de procéder. Je crains donc de ne pouvoir, à l'heure actuelle, présenter de texte définitif. Il a été convenu, en revanche, qu'une nouvelle certification par un tiers, était nécessaire, qu'il fallait examiner ces véhicules après modification, afin de s'assurer qu'ils répondent effectivement aux exigences, et il est également reconnu que tous doivent être modifiés et ne peuvent être importés tels quels.

Les fabricants se montrent coopératifs dans l'ensemble, mais ils viennent de nous faire savoir qu'ils ne veulent pas être responsables d'une nouvelle certification des véhicules. Ce ne sont pas tous les fabricants qui s'y opposent, certains le font, et d'autres le refusent, ce qui rend la situation délicate.

Bien entendu, en son temps nous devrons aborder la question des véhicules mexicains, mais avec l'ALÉNA et les propositions le problème ne se présentera qu'en 2009, de sorte qu'il n'est certes pas prioritaire.

L'une des questions qui a été soulevée est celle des véhicules-épaves, que la loi ne mentionne pas, comme nous l'avons déjà dit, et ce qu'il convient d'en faire.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): De quel genre de véhicules parlez-vous?

M. Wilson: De véhicules-épaves. Au Canada c'est un secteur relativement limité de 500 à 600 par an, je crois, mais à raison de 10 000\$ par véhicule, c'est un gros chiffre d'affaires pour les sociétés en question. Avec les véhicules à technique de pointe que nous avons de nos jours, et avec certains autres problèmes qui y sont liés, les compagnies d'assurance considèrent comme hors fonctionnement des véhicules qui sont encore en assez bon état et qui sont achetés par des gens qui veulent les remettre à neuf et obtenir une nouvelle certification ou les revendre tels quels. La meilleure source de tels véhicules ce sont États-Unis, pour la raison principale qu'ils ne sont pas dévorés par la rouille. Leurs véhicules-épaves sont en meilleur état que les nôtres.

[Texte]

[Traduction]

• 1020

The ability to control these wrecked vehicles currently rests with the provinces, and of course some of the provinces have acted more vigorously than others in controlling them. As Mr. Angus noted in his comments on second reading, Quebec has established quite a thorough regime for reviewing how the vehicles have been fixed, and so on.

We have had some interesting anomalies in this case. For example, a Ford Thunderbird went into a river and was in the water over a weekend... I don't really know how long. The insurance company decided to write it off rather than repair it or pay for the repairs. I guess the wiring was quite damaged. That was being brought into Canada for rebuilding. The owner of the company bringing it in wanted to bring in a perfectly good used Thunderbird that he was driving alongside. The wrecked vehicle got in because it's not covered by the act, but the brand-new Thunderbird that he was driving couldn't get in because it was covered by the act. So there are some such anomalies.

The provincial regulations establish the requirements before a vehicle goes back on the road, before it is licensed.

A committee of the Canadian Council of Motor Transport Administrators is attempting to develop a protocol nation-wide, and when a wrecked vehicle comes across we record this information and distribute it to all the provinces so they can be aware of it. Again, some, like Quebec, have a systematic process for being aware of it while others don't.

Particularly in some of the representations to the Senate, it was mentioned that there should be better vehicle inspection for the purposes of controlling emissions in used vehicles. Again, that falls within the purview of the provinces and we don't have any regulations and we don't believe we have any authority to make regulations in that regard. However, we have worked with provinces such as B.C., with their air care program, to make sure that the vehicle inspection programs are compatible with the original vehicle standards established under the Motor Vehicle Safety Act.

I've just tried to touch lightly on some of these issues that have been raised. Of course we will be pleased to answer any questions on those or other matters.

The Chairman: Thanks very much.

I shall just interrupt the proceedings for a moment to bring members up to date. There is a 30-minute bell. The vote will be held at 10:45 a.m. The motion is one that was put by the Liberals not to have the estimates referred to committee.

À l'heure actuelle, c'est aux provinces qu'il incombe d'exercer un contrôle sur ces véhicules. Bien sûr, certaines provinces ont pris des mesures plus rigoureuses que d'autres à cette fin. Comme M. Angus l'a fait remarquer dans ses observations, au moment de la deuxième lecture, le Québec a mis en place un régime très complet d'examen applicable, par exemple, aux réparations apportées aux véhicules.

A cet égard, nous avons constaté certaines anomalies intéressantes. Par exemple, une Ford Thunderbird qui avait passé une fin de semaine dans les eaux d'une rivière... je ne sais pas vraiment combien de temps la voiture était restée sous l'eau. La compagnie d'assurance a décidé de passer ce véhicule par pertes et profits plutôt que de le faire réparer ou de payer les réparations. Je suppose que le câblage était très endommagé. Ce véhicule a été amené au Canada pour y être remonté. Le propriétaire de l'entreprise qui amenait ce véhicule voulait également amener un autre véhicule, une Thunderbird déclarée comme véhicule usagé en parfait état, qu'il conduisait. Le véhicule-épave a pu entrer au Canada parce qu'il n'était pas visé par la loi, mais la voiture Thunderbird, qui était en réalité toute neuve, que le propriétaire conduisait n'a pas pu entrer, parce qu'elle était visée par la loi. C'est là un exemple de ces anomalies.

On trouve dans les règlements établis par les provinces les exigences applicables à un véhicule pour que celui-ci puisse prendre la route, pour qu'il puisse être immatriculé.

Un comité du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé a décidé d'élaborer un protocole applicable à l'ensemble du Canada de façon à ce que lorsqu'un véhicule-épave arrive au pays, ce renseignement soit consigné et distribué dans toutes les provinces pour leur information. Là encore, certaines provinces, comme le Québec, disposent d'un mécanisme systématique de renseignements à cet égard.

Certains ont mentionné, surtout lors de démarches entreprises auprès du Sénat, qu'il faudrait de meilleures inspections des véhicules afin de limiter les émissions produites par les véhicules usagés. Ces inspections relèvent également des provinces, nous ne disposons pas de règlements à cet égard et je ne crois pas que nous ayons non plus le pouvoir de prendre de tels règlements. Toutefois, nous avons travaillé de concert avec certaines provinces, par exemple avec la Colombie-Britannique, dans le cadre de son programme de lutte contre la pollution de l'air, afin de nous assurer que les programmes d'inspection des véhicules soient compatibles avec les normes applicables aux véhicules neufs, que prescrit la Loi sur la sécurité automobile.

Ce n'était là qu'un survol de certaines des questions qui ont été soulevées. Nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions, tant sur ces sujets que sur d'autres.

Le président: Merci beaucoup.

Permettez-moi d'interrompre la discussion un moment pour informer les députés. La cloche sonnera pendant 30 minutes. Le vote aura lieu à 10h45. Il porte sur une motion présentée par les Libéraux, visant à ce que les prévisions budgétaires ne soient pas déferées devant un comité.

[Text]

There has been a suggestion that maybe three could stay. One of the government members might like to go over to the House for the vote. The remaining members could stay if that is. . . I'm getting a negative nod from the Grits.

Mr. Manley (Ottawa South): We phoned our whip.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I talked to myself.

The Chairman: Well, that obviously is not an option then. Let me see. What time is it now?

Mr. Keyes: Why don't we go and come back to the first round? Do we have five minutes?

Mr. Angus: Or give three five-minute rounds and then we'll come back after the vote.

Mr. Atkinson (St. Catharines): What makes you think you can get there in five minutes?

Mr. Keyes: I got here in five minutes.

The Chairman: No, no. We'll give ourselves about 12 minutes to get over there.

Let's go for a five-minute round. Mr. Manley.

Mr. Manley: Perhaps Mr. Keyes and I will split some of this time. I want to zero in on one thing in particular, and then Mr. Keyes will pick up with some more particular questions.

The preamble of the bill refers to its purpose being to reduce the risk of damage to the environment, and the definition of "standard" in clause 2 of course refers to the limiting of emissions from vehicles.

• 1025

I guess that my question is a kind of lawyer's question. It really relates to the issue of the Canadian Environmental Protection Act, which deals with and defines air pollution. Why have you introduced into this statute a consideration of environmental-damage vehicle emissions without any reference to the concept of air pollution as it is set out and defined in the Canadian Environmental Protection Act? It seems to stand off on its own. It's not clear to me how you define protection of the environment, what you are endeavouring to protect the environment against, according to what standards, and where you're going to draw these reference points from.

Mr. Wilson: I think we looked at this. This is a bill really to regulate, as it says, the motor vehicles and the motor vehicle industry, and the manner in which they are manufactured, of course for the purposes that you mentioned as being stated in the preamble.

The standards are for vehicles. They are to regulate the safety and the emissions of the vehicles. I'm not a lawyer, but my understanding is that under the definition of standards, by saying that we are regulating the emissions, we of course are still controlled or limited to limiting those emissions that are for the purposes of protecting the environment. We haven't been narrow as to what aspect of the environment we're protecting, but it provides the scope the government needs to set those regulations for emissions.

[Translation]

On a suggéré que trois députés pourraient demeurer ici. Un des députés du gouvernement pourrait se rendre à la Chambre pour voter. Les autres députés pourraient rester ici si c'est ce. . . les Libéraux me font signe que non.

M. Manley (Ottawa-Sud): Nous avons téléphoné à notre whip.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je me suis consulté moi-même.

Le président: Eh bien, alors, cette solution est de toute évidence rejetée. Voyons. Quelle heure est-il?

M. Keyes: Pourquoi n'allons-nous pas à la Chambre? Nous pourrions revenir pour le premier tour. Avons-nous cinq minutes pour cela?

M. Angus: Ou alors faisons trois tours de cinq minutes, puis, revenons après le vote.

M. Atkinson (St. Catharines): Qu'est-ce qui vous fait croire que nous pouvons nous rendre là-bas en cinq minutes?

M. Keyes: Il m'a fallu cinq minutes pour venir ici.

Le président: Oh, non. Prévoyons 12 minutes pour nous rendre là-bas.

Faisons un tour de cinq minutes. Monsieur Manley.

M. Manley: M. Keyes et moi allons nous partager ce temps. Je vais traiter d'un point plus particulièrement, puis M. Keyes posera d'autres questions.

On dit dans le préambule du projet de loi que son objectif est de limiter les risques de dégâts à l'environnement, et dans la définition de «normes», on parle de réduire les émissions des véhicules.

Ma question porte probablement sur l'aspect juridique de la mesure. Elle porte en fait sur la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, dans laquelle on aborde et on définit la pollution atmosphérique. Pourquoi a-t-on intégré à cette loi des dispositions sur les émissions polluantes des véhicules sans faire renvoi au concept de la pollution atmosphérique, tel qu'il est établi et défini dans la Loi canadienne sur la protection de l'environnement? Dans le projet de loi, la notion semble isolée. Je ne vois pas très bien comment vous définissez la protection de l'environnement, contre quoi vous essayez de protéger l'environnement, en fonction de quelle norme, non plus que les autres mesures auxquelles vous ferez renvoi.

M. Wilson: Nous avons étudié ce problème. Ce projet de loi vise en fait à régir, comme on le dit, les véhicules motorisés et l'industrie des véhicules motorisés, ainsi que la fabrication de ces véhicules, pour les fins qui, comme vous l'avez dit, sont énoncées dans le préambule.

Ces normes s'appliquent aux véhicules. Elles régissent la sécurité des véhicules, ainsi que les émissions que ceux-ci produisent. Je ne suis pas avocat, mais je crois comprendre que d'après la définition des normes, en établissant que les règles s'appliquent aux émissions, nous devons bûne sûr nous en tenir à limiter ces émissions afin de protéger l'environnement. Nous n'avons pas précisé quel aspect de l'environnement nous voulons protéger, mais la mesure a suffisamment de portée pour que le gouvernement puisse imposer des règlements à l'égard des émissions polluantes.

[Texte]

One of the ongoing problems in the regulation of emissions is the harmonization with the United States. It's a process that requires taking advantage of the emissions technology that's being developed in the United States, and therefore the authority is to regulate to obtain the same advanced emissions technology as is being used in the United States.

Certainly the policies with regard to emissions, the environmental objectives, are still established by the Department of the Environment. We really serve as the administrative arm of the process. For one thing, the industry prefers to have one-stop shopping, if you wish. Secondly, it prefers a balance between some of the safety and air-quality problems that are addressed through those regulations. I guess the feeling is that to limit the reason for which one could set standards would make it more difficult to obtain the same advanced technology as is being put on vehicles in the United States.

Mr. Manley: In the sense that we would not permit its entry into Canada if it was of a higher standard?

Mr. Wilson: No. It's not a case of not permitting, but we couldn't require it. In some areas where some new technology might be introduced in the United States to do something, we would have to go through and prove what the benefits are in Canada. I might say that we do this. We attempt, anyway, to document the benefits of any standard and match those against the costs. Of course the costs are a lot less if we are adopting the same technology as they are adopting in the United States, because there are no development costs of that technology.

If we were limited say to requiring only new technology for which we had documented evidence in Canada and we couldn't use the documented evidence from the United States, then it might limit our opportunities as to where we could regulate. We wouldn't prohibit anything that was good in the United States, but if we had limits on the definition we might not be able to require it.

Mr. Keyes: I'm less concerned with harmonizing our environmental standards with those of the United States and more concerned about ensuring, as it dictates in the first part of this bill, that we are protecting our environment.

• 1030

I guess that in a nutshell what you were asked—and I didn't get a clear answer to the question of my colleague, Mr. Manley—was if the department cross-referenced Bill S-8 with the CEPA.

Mr. Wilson: We're certainly familiar with CEPA,—

Mr. Keyes: I know that.

Mr. Wilson: —but we didn't cross-reference it, no.

Mr. Keyes: There was no cross-reference?

Mr. Wilson: No.

[Traduction]

À l'heure actuelle, l'un des problèmes en matière de réglementation de telles émissions vient de l'harmonisation des règles avec celles des États-unis. Il faut pour cela profiter de la technologie mise au point dans ce domaine aux États-unis, et, par conséquent, il faut établir des règles permettant d'obtenir la même technologie de pointe dont disposent les États-unis.

C'est le ministère de l'Environnement, bien sûr, qui établit les politiques relatives aux émissions polluantes et aux objectifs en matière d'environnement. En fait, notre travail consiste à administrer le processus. Premièrement, l'industrie préfère que toutes les règles soient regroupées sous un même toit, pour ainsi dire. Deuxièmement, elle préfère qu'il y ait équilibre entre certains des problèmes de sécurité et de qualité de l'air visée par ces règlements. On estime, je suppose, que limiter l'établissement de normes, rendra plus ardue l'obtention de la technologie de pointe utilisée dans les véhicules américains.

M. Manley: Vous voulez dire qu'on ne permettrait pas l'arrivée au Canada de cette technologie si elle correspondait à des normes supérieures?

M. Wilson: Non ce n'est pas tant le fait de permettre son entrée au Canada que d'exiger son application. Lorsque de nouvelles technologies sont introduites aux États-unis, il nous faudrait les examiner et prouver quels avantages peut en tirer le Canada. D'une certaine façon, nous le faisons déjà. Nous essayons tout au moins d'établir quels sont les avantages des normes et de comparer ces avantages aux coûts qu'entraînent ces normes. Bien sûr, ces coûts sont moins élevés si nous adoptons la même technologie que les États-unis, parce qu'alors, ce n'est pas nous qui payons le développement de cette technologie.

Il nous serait sans doute plus difficile d'établir des règles si nous nous limitons à n'exiger que les nouvelles technologies dont les avantages sont prouvés au Canada, sans que nous puissions utiliser les études qui en sont faites aux États-unis. Nous ne pourrions pas interdire les technologies jugées bonnes aux États-unis, mais si notre définition était limitée, nous ne serions pas en mesure d'exiger l'application ici des mêmes technologies.

M. Keyes: Je m'inquiète moins de l'harmonisation de nos normes en matière d'environnement avec celles des États-unis que de la protection de notre environnement, comme le stipule la première partie du projet de loi.

Pour résumer la question qui vous a été posée—et je n'ai pas bien compris votre réponse à la question de mon collègue monsieur Manley—est-ce que le ministère, dans le projet de loi S-8, a fait renvoi à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement?

M. Wilson: Bien sûr, nous connaissons bien la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. . .

M. Keyes: Je le sais.

M. Wilson: ..mais nous n'y avons pas fait renvoi.

M. Keyes: Il n'y a pas de renvoi?

M. Wilson: Non.

[Text]

Mr. Keyes: So what are you, as the department, using as a guide to fulfil the mandate of the bill?

Mr. Wilson: Do you mean as a guide as to the environmental damage side of it? As I say, we take direction, or advice, guidance—I'm not sure of the word—from the Department of the Environment—of course they are guided by CEPA, it's their legislation—as to where the priorities should be established and where the standards are required to prevent damage to the environment.

Mr. Keyes: So you went part of the way, but you didn't go all the way in cross-referencing with CEPA to see if we would meet the minimum standards of the Canadian Environmental Protection Act.

Mr. Wilson: The Environmental Protection Act, in my understanding, says that there must be a significant amount of damage to the environment. Ours says just "damage". Ours is broader and perhaps actually provides the ability to go beyond CEPA. That might or might not be the intent, but what it does—

Mr. Keyes: It could also be interpreted as being a little less of what we really need.

Mr. Wilson: Less. . . ?

Mr. Keyes: Protectionist.

Mr. Wilson: Which act? Our act refers—

Mr. Keyes: Well, you're saying that they are saying large amounts but you are saying just "damage".

Mr. Wilson: Yes. So we're saying that we could perhaps regulate with less evidence than CEPA needs. Yes, in that regard you're right.

Mr. Keyes: Let's face it: ozone levels, specifically the low-level ozone, the major source of which is the emissions by cars and trucks, are of great concern to Canadians—

Mr. Wilson: Yes.

Mr. Keyes: —today, given the number of vehicles we're dealing with.

Mr. Wilson: On that point, under CEPA you'd have to be able to prove is that it's a significant pollution problem. Under our act, as you've just stated, it's a pollution problem. We can regulate it. Our act is much tougher than CEPA in that regard.

The Chairman: I'm going to have to interrupt. We're well beyond our five-minute period, and we do have this vote. I know that Mr. Richardson has a brief supplemental that he wants to tag on as a result of Mr. Manley's questioning. I'll ask him to put that, and then we will have to break for the vote.

[Translation]

M. Keyes: Qu'utilise donc le ministère, comme guide, pour atteindre les objectifs du projet de loi?

M. Wilson: Comme guide au niveau des dommages environnementaux? Comme je l'ai dit, pour établir l'ordre de priorité et décider dans quel domaine il faut établir des normes pour éviter des dommages environnementaux, nous nous fondons sur les instructions, les avis, les conseils—je ne sais pas quel exactement quel terme utiliser—du ministère de l'Environnement, lequel est lui-même guidé par les dispositions de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

M. Keyes: Vous avez donc fait une partie du chemin, mais vous n'êtes pas allé jusqu'à faire renvoi à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement pour voir à ce que les dispositions du projet de loi soient conformes aux normes minimales prescrites par cette loi.

M. Wilson: D'après ce que je comprends, la Loi sur la protection de l'environnement porte sur des dommages importants à l'environnement. Par contre, le projet de loi ne porte que sur les «dommages». Les dispositions du projet de loi sont plus générales et offrent peut-être la possibilité d'aller au-delà des dispositions de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Je ne sais pas si c'était là l'objectif visé, mais c'est l'effet. . .

M. Keyes: On pourrait également estimer que les dispositions du projet de loi sont moins efficaces qu'elles ne devraient l'être.

M. Wilson: Quelles sont moins. . . ?

M. Keyes: Moins efficaces au niveau de la protection.

M. Wilson: Quelle loi? Notre projet de loi dit. . .

M. Keyes: Vous dites que la Loi canadienne sur la protection de l'environnement porte sur les dommages importants mais que le projet de loi ne porte, lui, que sur les «dommages».

M. Wilson: Oui. Cela signifie que la réglementation que nous pourrions établir nécessiterait moins de preuves que ne le prévoit la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. A cet égard, vous avez raison.

M. Keyes: Il faut admettre que, de nos jours, les Canadiens s'inquiètent des niveaux d'ozone, plus particulièrement de l'ozone des basses-couches, qui est principalement émis par les automobiles et les camions. . .

M. Wilson: Oui.

M. Keyes: . . . compte tenu du nombre de véhicules dont il s'agit ici.

M. Wilson: A cet égard, aux termes de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, il faudrait être en mesure de prouver que cela constitue un problème important de pollution. Aux termes de ce que nous proposons, comme vous l'avez dit, il s'agit d'un problème de solution. Nous sommes donc en mesure d'établir des règlements pour le résoudre. Sous cet angle, la loi que nous proposons est plus rigoureuse que la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Le président: Pardonnez-moi de vous interrompre. Nous avons largement dépassé notre période de cinq minutes et nous devons aller voter. Je sais que monsieur Richardson a une brève question supplémentaire à poser, pour faire suite aux questions de monsieur Manley. Je vais lui demander de poser sa question, puis nous suspendrons la séance pour aller voter.

[Texte]

Mr. Richardson (Calgary Southeast): I just wanted to clarify where Mr. Manley was going with that, because I think it's important to establish this.

You've said that this would be tougher than environmental legislation. I'd like to be very sure, and so I ask you this: would any new emissions standards under Bill S-8 be subject to the same regulatory process, including public consultation and cost-benefit analysis?

Mr. Wilson: Yes, definitely, exactly. It requires a full disclosure of the benefits and costs involved in the process, and of course pre-publication and consultation. So, sure, that is an absolute requirement of any regulation, and in this regard, yes.

The Chairman: We shall now recess in order to go to the House and vote.

• 1035

• 1111

The Chairman: We'll resume the hearings and move on to our next questioner.

Mr. Keyes: How long was the first round?

The Chairman: The first round was five minutes, but you went for eight.

Mr. Keyes: Oh, really, five-minute rounds?

Mr. Angus: Mr. Chairman, if you want to revert to our traditional method, and these guys want to complete their ten minutes, then switch to our side—

The Chairman: We had talked about five-minute rounds, but if the committee wishes to proceed with the first round of ten minutes, then there's still three minutes left for Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Correct me if I'm wrong, but were you talking about the Clean Air Act as being a guide to our environmental concerns? Did I interpret that correctly?

Mr. Wilson: It's a guide to the process used to regulate motor vehicles. We've used the techniques that they use under the Clean Air Act; in other words, the emissions regulations, the trading, the banking, the phase-in, and so on. We've used the tools that they've used under the Clean Air Act. We're trying to get the same tools here.

Mr. Keyes: That was the model then?

Mr. Wilson: Yes, in that aspect only.

Mr. Keyes: Just moving off the environmental issue for a moment, does this piece of legislation apply to the all-terrain vehicles that we've been hearing about in the news lately, etc.?

Mr. Wilson: Yes, that's right. One of the changes is that it does bring all-terrain vehicles under the purview of this act. Previously it was believed that they did not come under the purview of the act, but they will as this act is amended, yes.

[Traduction]

M. Richardson (Calgary Sud-Est): Je veux tout simplement préciser quel est l'objectif de M. Manley, dans ses questions, car c'est un point très important à mon avis.

Vous avez dit que cette mesure serait plus rigoureuse que la loi actuelle en matière d'environnement. Je tiens à en être certain, et c'est pourquoi je veux savoir si les nouvelles normes en matière d'émissions imposées aux termes du projet de loi S-8 seront assujetties au même processus réglementaire, y compris les consultations auprès du public et l'analyse des coûts-avantages?

M. Wilson: Oui, c'est tout à fait exact. Le projet de loi prévoit que tous les avantages et les coûts découlant du processus devront être divulgués, de même qu'il prescrit la publication préalable et les consultations. Ce sont là des exigences qui s'appliquent à n'importe quel règlement et qui s'appliqueront également dans ce cas-ci.

Le président: Nous allons maintenant suspendre la séance de façon à pouvoir nous rendre à la Chambre pour voter.

Le président: Nous allons reprendre la séance et passer à notre prochain questionneur.

M. Keyes: Quelle a été la durée du premier tour?

Le président: Le premier tour était de cinq minutes, mais vous en avez pris huit.

M. Keyes: Oh vraiment, des tours de cinq minutes?

M. Angus: Monsieur le président, si vous voulez revenir à notre méthode traditionnelle, et si ces gens veulent achever leurs dix minutes alors donnez-nous la parole. . .

Le président: Nous avons parlé de tours de cinq minutes mais si les membres du comité veulent faire un premier tour de dix minutes, alors il reste encore trois minutes à M. Keyes.

M. Keyes: Reprenez-moi si je fais erreur, mais parliez-vous du Clean Air Act comme d'un guide pour nos préoccupations environnementales? Ai-je bien interprété vos paroles?

M. Wilson: C'est un guide pour le processus utilisé pour réglementer les véhicules à moteur. Nous avons utilisé les techniques dont ils se servent en vertu du Clean Air Act; autrement dit, la réglementation concernant les émissions, les échanges commerciaux, les opérations bancaires, la mise en application progressive, etc. Nous nous sommes servis des outils qu'ils ont utilisés aux termes du Clean Air Act. Nous voudrions bien avoir les mêmes outils ici.

M. Keyes: Il s'agirait donc du modèle?

M. Wilson: Oui, seulement en ce qui concerne cet aspect.

M. Keyes: Éloignons-nous pour un instant de la question environnementale; ce projet de loi s'applique-t-il aux véhicules tous-terrains dont nous avons entendu dernièrement parler aux nouvelles, etc.?

M. Wilson: Oui, c'est exact. L'une des modifications constitue à amener les véhicules tous-terrains sous le régime de cette loi. Auparavant, on croyait qu'ils n'entraient pas sous le régime de la loi, mais ce sera le cas suite à cette modification, oui.

[Text]

Mr. Keyes: I suppose that the amendment will include a definition of what an all-terrain vehicle is?

Mr. Malcolm McHattie (Chief, Advanced Engineering and Special Projects, Department of Transport): The definition of "vehicle" was amended to clarify that vehicles that are used off the road will also be included, but there's no definition of an all-terrain vehicle per se.

Mr. Angus: I thank the officials not only for coming before us today but also for the prior briefings that have been made available to us.

I want to spend some time focusing on the question of the national safety mark, just to get a sense of how that works. Before I get into that, I understand clearly the constitutional dilemma in terms of the federal role being at the manufacturing level and the provincial role being thereafter.

I assume that we're talking about different kinds of safety marks. Obviously on a tire it would be something that's built into the design and is a raised feature just as the name of the supplier and the tire pressure and all such things are. However, how do you deal with it in terms of the vehicle itself and any component parts, such as a catalytic converter?

Mr. Wilson: The mark itself is a requirement to enter a vehicle into interprovincial trade. Really, the basis for the regulatory authority or the legislative authority for the federal government is the interprovincial trade, and of course international trade, cross-border trade. Theoretically, a vehicle manufactured in Oshawa and sold in Thunder Bay wouldn't come under a federal standard, because it's manufactured and sold within one province.

The safety mark is a requirement before you can...and the bill establishes the conditions upon which you can use that safety mark. You're right: there is an embossed safety trade mark on tires as well. The mark is a little maple leaf on the door jamb of a car. If it is an imported vehicle, then it doesn't actually have to have that, because it is not manufactured for the purpose of interprovincial trade; it is already covered by federal government authority on importation and export and so on.

• 1115

So a lot of imported vehicles don't have national safety marks on them. However, there is a requirement in the regulations that every vehicle must have a statement of compliance. It is a statement, again on the door, that says that the vehicle meets all federal motor vehicle safety standards as of the date of manufacture. Every vehicle, imported or otherwise, must have that.

The provinces have called up that statement-of-compliance label in their provincial legislation so that vehicles manufactured in Toronto and sold in Thunder Bay in fact meet the federal standards. They can't call up the national safety mark, because it is the federal government's; it is not—

[Translation]

M. Keyes: Je suppose que l'amendement englobera une définition d'un véhicule tous-terrains?

M. Malcolm McHattie (chef, Techniques avancées et projets spéciaux, ministère des Transports): La définition de «véhicule» a été modifiée pour préciser que les véhicules qui ne sont pas utilisés sur la route seront également inclus, mais il n'y a pas de définition d'un véhicule tous-terrains proprement dit.

M. Angus: Je tiens à remercier les fonctionnaires, non seulement pour leur présence ici aujourd'hui, mais aussi pour les séances d'information antérieures dont nous avons pu profiter.

Je voudrais me pencher davantage sur la question de la marque nationale de sécurité, simplement pour avoir une idée de son fonctionnement. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je comprends parfaitement le dilemme constitutionnel en raison du rôle fédéral joué au niveau de la fabrication et du rôle provincial joué par la suite.

Je suppose que nous parlons de différents types de marques de sécurité. Il est évident que, sur un pneu, il s'agirait de quelque chose qui est inclus dans la conception et qui représente un élément en relief tout comme le nom du fabricant et la pression des pneus et ainsi de suite. Cependant, comme abordez-vous la chose pour ce qui est du véhicule lui-même et de ses composantes, un convertisseur catalytique par exemple?

M. Wilson: La marque elle-même est exigée pour qu'un véhicule puisse faire l'objet d'un commerce interprovincial. En réalité, le fondement du pouvoir réglementaire ou du pouvoir législatif du gouvernement fédéral réside dans le commerce interprovincial, et évidemment dans le commerce international, le commerce transfrontières. En théorie, un véhicule fabriqué à Oshawa et vendu à Thunder Bay ne relèverait pas d'une norme fédérale car il est fabriqué et vendu dans la même province.

La marque de sécurité est exigée avant de pouvoir...et le projet de loi fixe les conditions dans lesquelles on peut utiliser cette marque de sécurité. Vous avez raison: il y a une marque commerciale de sécurité en relief sur les pneus aussi. Cette marque est une petite feuille d'érable sur le montant d'une portière d'une voiture. S'il s'agit d'un véhicule importé, il n'a alors pas besoin de cette marque car il n'est pas fabriqué dans le but d'en faire un commerce interprovincial; il est déjà couvert par l'autorité du gouvernement fédéral en matière d'importation et d'exportation, etc.

C'est la raison pour laquelle un grand nombre de véhicules importés n'ont pas de marque nationale de sécurité. Toutefois, le règlement exige que tout véhicule soit nanti d'une déclaration de conformité. Il s'agit d'une déclaration, encore une fois à poser sur la portière, mentionnant que le véhicule répond à toutes les normes fédérales concernant la sécurité des véhicules automobiles à la date de fabrication. Tout véhicule, importé ou autre, pourra être nanti de cette déclaration.

Les provinces ont demandé cette étiquette de déclaration de conformité dans leur législation provinciale afin que les véhicules fabriqués à Toronto et vendus à Thunder Bay répondent en fait aux normes fédérales. Elles ne peuvent exiger la marque nationale de sécurité, parce qu'elles relèvent du gouvernement fédéral; ce n'est pas... .

M. Angus: Quand vous dites «exiger», que voulez-vous dire?

Mr. Angus: When you say "call up", what do you mean?

[Texte]

Mr. Wilson: Well, they say within their Highway Traffic Act that every vehicle registered in the province of Ontario must have a statement of compliance with federal motor vehicle safety standards.

Mr. Angus: Going back to the federal safety mark, is it a decal of some kind, as opposed to a metal plate?

Mr. McHattie: It is a mark one inch in diameter that is supposed not to be removable without defacing it.

Mr. Angus: Under federal jurisdiction, do we have the right, post-manufacture, to require the removal of such a safety mark or the statement of compliance in the event that the vehicle is modified in such a way that it no longer meets the design criteria that would allow the safety mark or the statement of compliance to be attached to it? The question is, do we have the authority?

Mr. Wilson: We believe that once the vehicle passes into retail commerce, it leaves our jurisdiction.

Mr. Angus: So you no longer have the ability to say that one minute after it leaves the GM plant it is up to the provinces to determine whether or not it is safe. Is that what you are saying?

Mr. Wilson: I am not sure it is at the GM plant or once it leaves the dealer into the hands of the retail buyer, but essentially what you are saying is correct, yes.

Mr. Angus: Let me be very clear. You don't believe that you have legal jurisdiction to require the removal of that safety mark or the withdrawal of the statement of compliance in the event that the vehicle has been modified. I am thinking in terms of monster trucks, wrecks. . .

Mr. Wilson: That's right. If it has been modified by someone who is defined under the act as a manufacturer, then, yes, we would still have that authority; but if it is modified by someone who is not defined as a manufacturer or a company under the act, then we would not have the authority.

For example, if you buy a van and turn it into a school bus, then, yes, we have the authority to regulate what that school bus looks like, the exits and all the signs and so forth, because the modifier is defined; it falls within the definition of a manufacturer. But repair of a vehicle has not been —

Mr. Angus: Let's differentiate between repair and a wholesale recycling of a vehicle. I appreciate that there are some real obstacles when it comes to the kind of testing you require vehicles to go through and you can't treat a recycled vehicle that has been totalled, not for the purposes of insurance but in terms of structural damage. Do you have jurisdiction over a vehicle that is re-manufactured? I am not talking about converting a truck into a bus. Legally, can the federal authority extend that far?

Mr. Wilson: We don't believe so. I have to admit that we haven't examined it in any detail.

Malcolm, we haven't examined that in detail, have we?

[Traduction]

M. Wilson: Eh bien, le Code de la route de l'Ontario stipule que chaque véhicule immatriculé dans la province doit posséder une déclaration de conformité avec les normes fédérales concernant la sécurité des véhicules automobiles.

M. Angus: Pour revenir à la marque de sécurité fédérale, s'agit-il d'une décalcomanie de quelque sorte, par opposition à une plaque en métal?

M. McHattie: Il s'agit d'une marque de 2,5 centimètres de diamètre que l'on n'est pas censé pouvoir enlever sans l'abîmer.

M. Angus: En vertu de la compétence fédérale, avons-nous le droit, après la fabrication, d'exiger la suppression de cette marque de sécurité ou de la déclaration de conformité dans le cas où le véhicule est modifié de façon telle qu'il ne répond plus aux critères de conception qui permettraient d'y apposer la marque de sécurité ou la déclaration de conformité? La question est donc: Avons-nous le pouvoir de le faire?

M. Wilson: Une fois que le véhicule entre dans le circuit du commerce de détail, nous sommes d'avis qu'il sort de notre compétence.

M. Angus: Vous n'avez donc plus la possibilité de dire qu'une minute après avoir quitté l'usine GM il incombe aux provinces de déterminer ou non si le véhicule est sécuritaire. Ai-je bien compris vos paroles?

M. Wilson: Je ne suis pas certain si c'est à la sortie de l'usine GM ou lorsqu'il passe du concessionnaire à l'acheteur au détail, mais dans l'ensemble ce que vous dites est exact, oui.

M. Angus: Soyons bien clairs. Vous ne croyez pas avoir la compétence juridique pour exiger l'enlèvement de cette marque de sécurité ou le retrait de la déclaration de conformité au cas où le véhicule aurait été modifié. Je parle des camions géants, des voitures accidentées. . .

M. Wilson: C'est exact. Si le véhicule a été modifié par quelqu'un qui entre dans la définition juridique d'un fabricant, alors oui, nous aurions toujours ce pouvoir; mais s'il est modifié par une personne qui n'entre pas dans la définition d'un fabricant ou d'une compagnie aux termes de la loi, alors nous n'aurions pas le pouvoir de le faire.

Par exemple, si vous achetez une fourgonnette et si vous la transformez en autobus scolaire, alors oui, nous avons le pouvoir de réglementer de quoi cet autobus a l'air, les sorties et tous les panneaux indicateurs et le reste, car le modificateur est défini; il entre dans la définition d'un fabricant. Mais la réparation d'un véhicule n'a pas été. . .

M. Angus: Faisons la distinction entre la réparation et le recyclage en gros d'un véhicule. Je comprends bien qu'il existe des obstacles véritables lorsqu'il s'agit du type de tests que vous imposez aux véhicules et vous ne pouvez pas traiter un véhicule recyclé qui avait été totalement détruit, non pas aux fins de l'assurance mais en termes de dégâts au châssis, la structure. Avez-vous juridiction sur un véhicule qui est remis à neuf? Je ne parle pas de la conversion d'un camion en autobus. Légalement, le pouvoir du gouvernement fédéral peut-il aller jusque là?

M. Wilson: Nous ne le croyons pas. Je dois admettre que nous n'avons pas étudié tout cela en détail.

Malcolm, nous n'avons pas étudié cela en détail, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. McHattie: No, we haven't.

Mr. Wilson: Malcolm has looked after a lot of this.

Currently, we have tried to regulate only those manufacturers or modifiers who are doing something actually to change the classification of a vehicle. In other words, if it starts out as a passenger car and they turn it into a limousine, or if it starts as a van and is turned into a school bus, then we have regulated it. If it starts out as a passenger car and ends up as a passenger car, then we've said no, that is not a re-manufacturing; it's an after-market modification, if you wish, which falls under the provinces.

• 1120

We haven't examined if that's a legally binding requirement, but we could certainly do that.

Mr. Angus: You mentioned earlier the work that the Canadian Council of Motor Vehicle Administrators is doing. Is one of the things they are looking at a national standard that can be administered both provincially and federally?

Mr. Wilson: No, not federally. They're looking at something that can be administered provincially. One of the things they're looking at is the application of a label that would go, in essence, over the statement of compliance label, saying "This is a rebuilt vehicle", or "This vehicle meets all provincial standards following rebuilding", or something similar. So the label could, in essence, cover up the original statement of compliance. That's one of the options they're looking at.

I think they agree so far that there should be a clear identification that the vehicle is rebuilt.

Mr. Angus: Where are they in that process? How soon will we be able to see something at the provincial level?

Mr. Wilson: They expect to have a report, at least for their own organization, at their May meeting. Their target is to have it for the May meeting, the annual meeting of the council.

Mr. Angus: As a slight variation, the importation of wrecks is clearly within the federal jurisdiction. Do you have the ability, perhaps modelled after whatever the council might be coming up with, to set out the rules for the kinds of proof, registration, and certification process required to allow that vehicle to be placed back on the road; in other words, in effect adopting a national standard to apply to imported vehicles that can be used as a guide at the provincial level?

Mr. Wilson: We certainly could apply regulations on the importation. The only part I hesitate about is where you say what's put on the road, because what's on the road is provincial.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Wilson: It is what comes out of the plant gate—

Mr. Angus: What's allowed across the border.

[Translation]

M. McHattie: Non, nous ne l'avons pas fait.

M. Wilson: Malcolm s'est occupé de tout cela.

Jusqu'à présent, nous n'avons essayé de réglementer que les fabricants ou les modificateurs qui font vraiment quelque chose pour changer la classification d'un véhicule. Autrement dit, si c'est au départ une voiture de tourisme que l'on transforme en limousine, ou si c'est au départ une camionnette que l'on transforme en autobus scolaire, alors nous avons réglementé cela. S'il s'agit au départ d'une voiture du tourisme qui finit en voiture de tourisme, alors nous avons dit non, il ne s'agit pas d'une remise à neuf; il s'agit d'une transformation après vente, si vous voulez, qui relève des provinces.

Nous n'avons pas étudié s'il s'agit d'un critère exécutoire sur le plan juridique, mais nous pourrions assurément le faire.

M. Angus: Vous avez parlé précédemment des travaux effectués par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Cela fait-il partie des choses qu'il étudie, une norme nationale applicable à la fois aux niveaux provincial et fédéral?

M. Wilson: Non, pas au niveau fédéral. Il étudie quelque chose qui pourrait s'appliquer au niveau provincial. L'un des éléments sur lesquels il se penche est l'application d'une étiquette qui s'apposerait essentiellement sur l'étiquette de déclaration de conformité en disant «c'est un véhicule remis à neuf» ou «ce véhicule répond à toutes les normes provinciales après remise à neuf», ou quelque chose du genre. L'étiquette pourrait donc recouvrir la déclaration de conformité initiale. C'est l'une des options étudiées.

Le consensus qui se dégage jusqu'à présent, c'est le fait qu'il faudrait identifier clairement que le véhicule est remis à neuf.

M. Angus: Où en est ce processus? Dans combien de temps verrons-nous du nouveau au niveau provincial?

M. Wilson: Un rapport est attendu, du moins au sein de notre organisme, pour leur réunion de mai. Leur objectif est d'avoir le rapport pour la réunion de mai, qui est l'assemblée annuelle du conseil.

M. Angus: Avec une légère variante, l'importation des véhicules accidentés relève nettement de la compétence fédérale. Avez-vous le pouvoir, peut-être en suivant le modèle des conclusions auquel pourrait arriver le conseil, d'établir les règles concernant les types d'épreuve, d'immatriculation et de processus d'enregistrement exigés pour permettre à ce véhicule de reprendre la route; autrement dit, d'adopter en fait une norme nationale applicable aux véhicules importés et pouvant servir de guide au niveau provincial?

M. Wilson: Nous pourrions assurément appliquer les règlements sur l'importation. Le seul élément à propos duquel j'hésite, c'est lorsque vous dites que le véhicule reprend la route, car ce qui est sur la route relève des provinces.

M. Angus: Ah, oui.

M. Wilson: C'est ce qui sort à la porte de l'usine. . .

M. Angus: Ce qui est autorisé à traverser la frontière.

[Texte]

Mr. Wilson: That's right. Then, yes, we could certainly put regulations and standards compatible with the provincial ones.

Mr. Angus: Does Bill S-8 give you enough authority to do those kinds of regulations, or does it need to be modified in any way either to direct you clearly or to ensure that you have the legal authority to do this extra step?

Mr. Wilson: I think it clearly gives us the authority. It doesn't give us the direction, obviously. It gives us just that: ability to do it, but not the requirement to do it.

Mr. Angus: Tied into this is the whole question of the registration of vehicles. At the national level, at the manufacturing level and at the importation level, in fact you alluded to some kind of notification to the provinces of. . . I'm not sure if it was just used vehicles or whether it was wrecks.

Mr. Wilson: Wrecked vehicles.

Mr. Angus: Do you have a national data bank that you plug that into which the provinces access?

Mr. Wilson: It's a provincial data bank that brings all the vehicle and driver registrations into one accessible bank. It can go in through there. I don't think we do it in that way, because it's not very efficient. We do it directly to the provinces. We send them direct notification.

According to our data, only about 500 vehicles are coming in annually. It could be put in through that automatic data bank.

Mr. Angus: There's really a multitude of data banks, then?

Mr. Wilson: Well, each province has its own data bank, but then there is a central switching system that allows any province or anybody. The provinces haven't allowed third-party access yet. We're not third-party; we're considered to be part of that data bank. This data bank allows access to all 12 data banks that are out there.

Mr. Angus: When a vehicle is imported or manufactured, is its registration number automatically entered into those data banks, or does that event occur when the vehicle itself has been purchased and registered for the purposes of ownership and licensing?

Mr. Wilson: I can't answer that for a surety. It's not entered at the time of importation. I assume—because the provinces do it—that it would be entered at the time of registration.

Mr. Angus: Some of the police forces say that the existing systems are so antiquated that they're non-functioning for their purposes of trying to track stolen vehicles, recycled vehicles, etc.

[Traduction]

M. Wilson: C'est exact. Alors oui, nous pourrions certainement imposer des règlements et des normes compatibles avec ceux des provinces.

M. Angus: Le projet de loi S-8 vous confère-t-il un pouvoir suffisant pour faire des règlements de ce genre, ou bien faut-il les modifier de quelque façon soit pour vous donner une orientation claire, soit pour garantir que vous avez le pouvoir juridique pour franchir cette étape supplémentaire?

M. Wilson: À mon avis, il nous confère nettement le pouvoir de le faire. Il ne nous donne pas l'orientation, ça c'est évident. Il nous donne simplement la latitude de le faire, mais sans l'exiger.

M. Angus: Toute la question de l'immatriculation des véhicules a un lien avec cela. Au niveau national, au niveau de la fabrication et au niveau de l'importation, en fait vous avez fait allusion à un certain type de préavis aux provinces. . . je ne sais pas s'il s'agirait uniquement des véhicules d'occasion ou des véhicules endommagés.

M. Wilson: Des véhicules endommagés.

M. Angus: Avez-vous une banque nationale de données sur laquelle on peut se brancher et à laquelle les provinces peuvent avoir accès?

M. Wilson: Il s'agit d'une banque de données provinciales qui regroupe les enregistrements des véhicules et des conducteurs dans une seule banque accessible. Il est possible d'y accéder par cet intermédiaire. Je ne crois pas que nous agissons de cette façon, parce que ce n'est pas très efficace. Nous nous adressons directement aux provinces. Nous leur envoyons directement un avis.

D'après nos données, seulement 500 véhicules entrent chaque année. Il serait possible de les inclure par l'intermédiaire de cette banque de données automatisées.

M. Angus: Alors, il existe vraiment une multitude de banque de données?

M. Wilson: Eh bien, chaque province possède sa propre banque de données, mais il existe aussi un système central de commutation qui autorise une province ou n'importe qui. . . Les provinces n'ont pas encore autorisé l'accès par des tiers. Nous ne sommes pas un tiers; nous sommes considérés comme faisant partie intégrante de cette banque de données. Elle permet l'accès aux 12 banques de données qui la composent.

M. Angus: Lorsqu'un véhicule est importé ou fabriqué, son numéro d'immatriculation est-il automatiquement entré dans ces banques de données, ou bien cela arrive-t-il lorsque le véhicule lui-même a été acheté et immatriculé pour en établir la propriété et se faire délivrer un permis?

M. Wilson: Je ne peux pas vous répondre avec certitude. Le numéro n'est pas inscrit au moment de l'importation. Je suppose—étant donné que ce sont les provinces qui le font—que le numéro est inscrit au moment de l'immatriculation.

M. Angus: Certains des corps de police disent que les systèmes existants sont si vétustes qu'ils ne fonctionnent pas assez bien pour pouvoir retracer les véhicules volés, les véhicules recyclés, etc.

[Text]

Mr. Wilson: That's their system. Their system, CPIC, isn't very good for that purpose. It's an excellent enforcement and criminal one. In fact, they're trying to get on-line with the provincial one on vehicles. As yet, they're not on-line. The police are not on that system. The provincial system is only about five years old. It's quite modern.

Mr. Casey (Cumberland—Colchester): It's interesting to listen to this. You're answering questions that should be Department of the Environment questions, and some of my questions certainly should be Consumer Affairs questions. It seems as if a lot of things have been baked into the Motor Vehicle Safety Act for which you have ended up answering.

As you know—we've discussed this many times—my main concern is the double standard between Canadian cars and United States cars and the fact that Bill S-8 does not correct that or address it at all.

I would like to confirm whether my concerns are true or false. Currently, under your categories of vehicles—this is from the Motor Vehicle Safety Act—we have categories for all types of vehicles, passenger cars and trucks. The other one that you mentioned earlier you created; that was used imported vehicles. So a Canadian car must meet one standard, but a United States car meets another standard. So is it correct that there is a double standard?

Mr. Wilson: There is a standard for American used vehicles, that's right. As I mentioned earlier, our act just didn't give us the authority to deal with used vehicles as a class, so we created that class of American-specification vehicles.

Mr. Casey: To me, as a former car dealer, it means that Americans can sell you a car that I'm prohibited from selling. I take exception to that. I don't think it's right that we have allowed them to sell cars that don't meet our standards. This is basically an American standard with upgrades to come close to our standards. Is that correct?

Mr. Wilson: For that class, as you say, it requires them to meet all United States standards, 90% of which are identical to ours, plus—and its right in that class—things such as daytime running lights, metric speedometers, some bilingual labels that are required under our act, tether anchorages for child seats, etc. So it does require them to meet all United States standards that are the same as Canadian ones, plus some Canadian ones that are unique.

Mr. Casey: But they aren't the same.

[Translation]

M. Wilson: C'est leur système. Ce système, le CIPC, n'est pas très bon à cet égard. C'est un excellent système sur le plan de l'application de la loi et des renseignements criminels. En fait, ils essaient d'avoir un accès en direct avec la banque de données provinciale en ce qui concerne les véhicules. Jusqu'à présent, ils n'ont pas d'accès en direct. La police ne fait pas partie de ce système. Le système provincial n'a que cinq ans. Il est assez moderne, d'ailleurs.

M. Casey (Cumberland—Colchester): C'est très intéressant, tout cela. Vous répondez à des questions qui devraient aller au ministère de l'Environnement et certaines de mes questions devraient assurément être posées au ministère de la Consommation. On dirait que beaucoup de choses ont été boulangées dans la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et pour lesquelles vous finissez par répondre.

Comme vous le savez—nous en avons parlé à maintes reprises—ce qui me préoccupe principalement c'est la norme double qui existe entre les voitures canadiennes et les voitures américaines et le fait que le projet de loi S-8 ne corrige pas cette anomalie ou ne s'y attaque pas du tout.

Je voudrais bien que vous me confirmiez si mes préoccupations sont vraies ou non. À l'heure actuelle, avec vos catégories de véhicules—tirées de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles—nous avons des catégories pour tous les types de véhicules, de voitures de tourisme et de camions. L'autre que vous avez mentionnée plus tôt, vous l'avez créée, à savoir celle pour les véhicules d'occasion importés. Une voiture canadienne doit donc répondre à une norme, mais une voiture américaine à une autre norme. Alors, est-ce exact qu'il y a là une double norme?

M. Wilson: C'est exact, il existe une norme pour les véhicules d'occasion américains. Comme je l'ai déjà mentionné, notre loi ne nous confère vraiment pas le pouvoir de traiter les véhicules d'occasion comme une catégorie, si bien que nous avons créé cette catégorie de véhicules à normes américaines.

M. Casey: En tant qu'ancien concessionnaire de voitures, il me semble que les Américains peuvent vous vendre une voiture que je n'ai pas le droit de vendre. Je désapprouve cette situation. Je ne crois pas qu'il soit juste de les autoriser à vendre des voitures qui ne répondent pas à nos normes. Il s'agit au fond d'une norme américaine avec quelques retouches pour se rapprocher de nos normes. Est-ce exact?

M. Wilson: Comme vous le dites, pour cette catégorie, ils doivent répondre à toutes les normes américaines, dont 90 p. 100 sont identiques aux nôtres, avec en plus—c'est exact pour cette catégorie—des choses comme les systèmes automatiques d'allumage des phares, le compteur de vitesse métrique, certaines étiquettes bilingues que nous exigeons en vertu de notre loi, les ancrages d'attache ou les harnais pour enfants, etc. Ils doivent donc répondre à toutes les normes américaines qui sont semblables aux normes canadiennes, et en plus à certaines normes canadiennes qui sont uniques.

M. Casey: Mais ce ne sont pas les mêmes.

[Texte]

Mr. Wilson: I am aware of two areas. One is the metric odometers and the other is the brake light. The Americans require the word “brake” to be on the brake light symbol, the little red light that comes on on the dash. The Americans require the word “brake” or allow the international symbol. We require the international symbol. Those are the only two differences.

Mr. Casey: If the Americans changed their standards today, if they passed legislation today—for instance, to be radical, if they did away with seat-belts—then those cars could come into Canada, because they are based on the American standards, until we would have time to change our regulations to upgrade our standards. Is that correct?

Mr. Wilson: I suppose that’s true.

Mr. Casey: Is it your goal to do away with this column in regulations?

Mr. Wilson: That was created because we didn’t have the authority to regulate imported vehicles. That category would be done away with under the amendment. We would then have the authority to regulate imported vehicles as they are, per se.

Mr. Casey: Are you saying that your goal is to have one standard for passenger cars in regulations? Canadian cars would have to meet it, American cars would have to meet it, everything would have to meet it. Is that your goal?

Mr. Wilson: I’m just trying to think. I don’t want to mislead you, because obviously that would be a goal. There might be some areas, though. . . I can’t think of any.

Maybe, Malcolm, you can help me with it.

Mr. McHattie: The daytime running lights are one example. The American car starts off differently in some cases—for example, with the brake light. So the question is that the regulation would have to address the modification of that difference as opposed to requiring it to be exactly the same as the equivalent Canadian car.

Mr. Casey: The American standards are good. I don’t have a problem with the American standards. My problem is with the double standard that Canadians must meet and Americans don’t have to meet. I don’t see how we can allow the American industry to sell a product in Canada that Canadians can’t sell. The Americans surely wouldn’t do it with us in any way, on any product. In fact, they restrict our products. In fact, they’re now trying to restrict our automobiles through non-trade barriers.

Mr. Wilson: The daytime running lights are a good example, because, as Malcolm says, we require that they meet the CSA standard, have exactly the same performance standards as our standards; in other words, it has to be able

[Traduction]

M. Wilson: Je connais deux exceptions. L’une concerne le compteur de vitesse métrique et l’autre la lumière des freins. Les Américains exigent que le mot «frein» figure sur le symbole du voyant du frein, petite lumière rouge qui s’allume au tableau de bord. Les Américains exigent le mot «frein» ou acceptent le symbole international. Nous exigeons le symbole international. Ce sont là les deux seules différences.

M. Casey: Si les Américains modifiaient leurs normes, aujourd’hui, s’ils adoptaient une loi aujourd’hui—par exemple, prenons un extrême, s’ils supprimaient les ceintures de sécurité, ces voitures pourraient alors entrer au Canada, parce qu’elles sont fondées sur les normes américaines, jusqu’à ce que nous ayons le temps de modifier nos règlements pour améliorer nos normes. Est-ce exact?

M. Wilson: Je suppose que c’est exact.

M. Casey: Avez-vous l’intention de supprimer cette colonne dans les règlements?

M. Wilson: Elle a été créée parce que nous n’avions pas le pouvoir de réglementer les véhicules importés. Cette catégorie serait supprimée, aux termes de la modification. Nous aurions alors le pouvoir de réglementer les véhicules importés tels qu’ils sont.

M. Casey: Êtes-vous en train de me dire que vous envisagez d’avoir une norme pour les voitures de tourisme dans les règlements? Les voitures canadiennes devraient la respecter, les voitures américaines aussi, tout le monde devrait la respecter. Est-ce bien là votre objectif?

M. Wilson: J’essaie de réfléchir. Je ne tiens pas à vous induire en erreur, car il est évident que ce serait un objectif. Il se pourrait qu’il y ait certains secteurs, cependant. . . Aucun ne me vient à l’esprit.

Malcolm, vous pourriez peut-être m’aider à ce sujet.

M. McHattie: Le système automatique d’allumage des phares en est un exemple. La voiture américaine démarre différemment dans certains cas—par exemple, avec la lumière des freins. Cela veut dire que le règlement devrait aborder la modification de cette différence au lieu d’exiger que la norme soit exactement la même que pour la voiture canadienne équivalente.

M. Casey: Les normes américaines sont bonnes. Je ne vois pas de problèmes avec les normes américaines. Ce qui m’inquiète, c’est la double norme que doivent respecter les Canadiens et pas les Américains. Je ne vois pas comment nous pouvons permettre aux fabricants américains de vendre un produit au Canada que les Canadiens ne peuvent pas vendre. Les Américains ne nous autoriseraient sûrement pas à le faire, pour aucun produit. En fait, ils imposent des restrictions sur nos produits, et de plus, ils essaient actuellement d’imposer des restrictions à nos voitures par le biais de barrières non-commerciales.

M. Wilson: Le système d’allumage automatique des phares en est un bon exemple car, comme l’a dit Malcolm, nous exigeons que les véhicules répondent à la norme de l’ACNOR, qu’ils répondent exactement aux mêmes normes

[Text]

to be seen at the same distance, have the same light intensity, and so on. Again, it's a matter of proof. An independent importer, someone who's not an original manufacturer, couldn't certify it to the same standard. It is an identical requirement, but it has a different certification process.

Mr. Casey: I guess I'm coming back to this: are we going to end up with one set of standards for a passenger car? Take a 1991 Ford Taurus, for instance, that was made in Canada—will American cars have to meet exactly the same standards? Are we still going to have two standards for cars?

In effect, Americans can sell a car either at a Canadian standard, in this column, passengers, or they can sell one in this column. However, we can sell under only this column in Canada. The Canadian industry can sell under only one, and I don't think that's right in principle.

Ms Desjardins-Chase: We've said what was allowed; what we did not say is what is not going to be allowed. In other words, some American cars built to American specifications will not be able to conform to Canadian specifications and will not be allowed into the country in the future. So there is going to be that element. They will have to meet Canadian specifications. This is one element.

The other element is that class will, as I understand it, disappear. We will be having only—

Mr. Casey: One classification.

Ms Desjardins-Chase: Yes, but I think there will be some elements where we're looking at equivalent levels of safety, because that's what we're looking at as far as the Canadian environment is concerned. So there might be some differences, but they will be equivalent. There are cars that will never be able to get in because they do not meet, for example, our specification for seat-belts and cannot be modified to meet them. Therefore they will not be allowed in.

Mr. Casey: That's okay with me.

To give an example, as a Ford dealer, last fall I wanted to buy a Mustang from the Ford Motor Company. It was a convertible. They had driven it some miles. I arranged to buy the car; we made a deal on it. When I went to pick it up, I wasn't allowed to take it. They couldn't sell it to me because it was made with an American odometer and speedometer. It's against the law for the Ford Motor Company to sell that car to me. It's against the law, a criminal offence, for me to sell it to you. However, any American can sell that car to you, because it meets this standard over here. I have to meet a higher standard.

[Translation]

de rendement que les nôtres; autrement dit, il faut que l'on voie les phares à la même distance, qu'ils aient la même intensité lumineuse, etc. Une fois encore, c'est une question d'épreuve. Un importateur indépendant, quelqu'un qui n'est pas un fabricant d'origine, ne pourrait pas certifier que le véhicule répond à la même norme. Il s'agit d'une exigence identique, mais avec un processus d'enregistrement différent.

M. Casey: Je reviens à ceci. Allons-nous aboutir avec une série de normes pour une voiture de tourisme? Prenons par exemple une Ford Taurus 1991 qui a été fabriquée au Canada—les voitures américaines devront-elles répondre exactement aux mêmes normes? Continuerons-nous à avoir deux normes pour les voitures?

En réalité, les Américains peuvent vendre une voiture soit en fonction d'une norme canadienne, dans cette colonne, celle des voitures de tourisme, ou encore ils peuvent vendre aux termes de cette colonne-ci. Cependant, nous ne pouvons vendre la voiture au Canada qu'aux termes de cette colonne. L'industrie canadienne ne peut vendre qu'aux termes d'une seule colonne, et je ne crois pas que ce soit un principe juste.

Mme Desjardins-Chase: Nous avons précisé ce qui était autorisé; ce que nous n'avons pas dit, c'est ce qui ne sera pas autorisé. Autrement dit, certaines voitures américaines construites conformément à des normes américaines ne pourront pas se conformer aux normes canadiennes et ne pourront pas entrer au pays à l'avenir. Cet élément entrera donc en jeu. Elles devront répondre aux normes canadiennes. C'est un élément.

L'autre élément, c'est que cette catégorie disparaîtra, si je comprends bien. Nous aurons seulement. . .

M. Casey: Une classification.

Mme Desjardins-Chase: Oui, mais je crois qu'il y aura certains éléments pour lesquels nous recherchons des niveaux équivalents de sécurité, parce que c'est cela que nous voulons en ce qui concerne l'environnement canadien. Il pourrait donc y avoir des différences, mais elles seront équivalentes. Il y a des voitures qui ne pourront jamais entrer au Canada parce qu'elles ne répondent pas, par exemple, à notre norme concernant les ceintures de sécurité et ne peuvent être modifiées ou y parvenir. Elles ne seront donc pas autorisées à entrer au Canada.

M. Casey: Cela me convient parfaitement.

Pour vous donner un exemple, en tant que concessionnaire Ford, en automne dernier j'ai voulu acheter une Mustang de la Société Ford. C'était une décapotable qui avait déjà roulé pas mal de kilomètres. J'ai fait des arrangements pour acheter la voiture et nous nous sommes entendus sur l'affaire. Lorsque je suis allé la chercher, on ne m'a pas autorisé à l'emmener. On ne pouvait pas me la vendre parce qu'elle avait été construite avec un odomètre et un compteur de vitesse américain. C'était illégal pour la compagnie Ford de me vendre cette voiture. C'est illégal pour moi, c'est un délit criminel de vous la vendre. Cependant, n'importe quel Américain peut vous vendre cette voiture, parce qu'elle répond à la norme d'ici. Je dois donc répondre à une norme plus élevée.

[Texte]

It cost about \$500 or \$600 to upgrade that car to the Canadian standard—and I don't even know if that was legal. After talking to Mr. Wilson, I don't know if it was legal to change the speedometer. In effect, the Americans can sell you a car that I can't sell you in the Canadian industry. I take exception to that, and I'll never go away until we get that fixed.

Anyway, I want to go on to another item.

Mr. Angus: You should have voted against the free trade agreement.

Mr. Casey: It's not a matter of the free trade agreement; it's just double standards. We have different standards.

Mr. Angus: Before free trade we weren't bringing any cars in, so . . .

Mr. Casey: No, that's true, we weren't; on the other hand, we weren't selling any down there either. So it's a two-way street.

Mr. Angus: We're probably still not selling any.

Mr. Casey: It depends on the value of the dollar.

I want to go on to vehicle recall. As far as consumers are concerned, one of the most important areas of the Motor Vehicle Safety Act is the recall system. Our industry in Canada evolved differently from the industry in the U.S. or any other country. We have a very tight-knit relationship between the manufacturers, the dealers, and the consumers. This brochure that says *Vehicle Recalls* is a Department of Transport brochure. It says here that when a vehicle is recalled, the manufacturer must notify dealers, owners, and Transport Canada. That's true only for the Canadian cars; it's not true for the American cars. So I propose that this brochure should be withdrawn, because it isn't accurate and it creates a false sense of security because it says that manufacturers are responsible to contact owners.

• 1135

If you had bought a 1991 Taurus, for instance, and there was a recall on it because of a leaky gas tank, and you had this brochure, it would say that the manufacturer is going to contact you and you would have that level of confidence. But it's wrong. It's only if you bought the car through the Canadian system. So this is wrong. Do you think this recall brochure should be recalled?

Mr. Wilson: If the manufacturer of that vehicle is Ford of Canada, then Ford of Canada will recall that vehicle. If it's a U.S. vehicle, then Ford of the U.S. will recall it. Whether they can find you or not . . . Your point is well taken. They might not be able to find you, because you're a subsequent owner and you're in another country, and so on.

Whether it's Ford Canada or Ford U.S. might seem like a nicety, but I'm sure you know that they view themselves as independent corporate entities. Whether they are or not is another question.

[Traduction]

Cela m'a coûté environ 500\$ ou 600\$ pour améliorer cette voiture afin qu'elle réponde à la norme canadienne—et je ne sais même pas si c'est illégal ou non. Après avoir parlé à M. Wilson, je ne sais pas si c'est illégal ou non de modifier le compteur de vitesse. Dans la réalité, les Américains peuvent vous vendre une voiture que je ne suis pas autorisé à vous vendre dans le commerce canadien. Je désapprouve cette situation et je ne partirai pas avant que cela soit réglé.

Quoi qu'il en soit, je vais passer à un autre sujet.

M. Angus: Vous auriez dû voter contre l'Accord de libre-échange.

M. Casey: Ce n'est pas une question d'Accord de libre-échange, il s'agit seulement de double normes. Nous avons des normes différentes.

M. Angus: Avant le Libre-échange, nous n'apportons aucune voiture au Canada, donc . . .

M. Casey: Non, c'est exact, nous n'en apportons pas; par contre, nous n'en vendions pas non plus aux États-Unis. C'est donc réciproque.

M. Angus: Il est probable que nous n'en vendons toujours pas.

M. Casey: Cela dépend du cours du dollar.

Je voudrais aborder la question du rappel des véhicules. En ce qui concerne les consommateurs, l'un des aspects les plus importants de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles concerne le système de rappel. L'industrie canadienne a évolué différemment de l'industrie américaine ou de celle des autres pays. Nous jouissons de rapports très étroits entre les fabricants, les concessionnaires et les consommateurs. La brochure qui s'intitule *Les rappels de véhicules* est une brochure du ministère du Transport. On peut y lire que lors du rappel d'un véhicule, le fabricant doit prévenir les concessionnaires, les propriétaires et Transports Canada. Cela n'est vrai que pour les voitures canadiennes; ce n'est pas le cas pour les voitures américaines. Je propose donc que l'on retire cette brochure, car elle est fautive et elle donne un faux sentiment de sécurité car elle mentionne que les fabricants ont l'obligation de contacter les propriétaires.

Par exemple, si vous aviez acheté une Taurus 1991 faisant l'objet d'un rappel en raison d'une fuite au réservoir d'essence, et si vous possédiez cette brochure, elle vous dirait que le fabricant va vous contacter et vous auriez toute confiance. Mais c'est faux. C'est uniquement le cas si vous avez acheté la voiture par la filière canadienne. C'est donc faux. Alors, ne pensez-vous pas qu'il faudrait retirer cette brochure?

M. Wilson: Si le fabricant de ce véhicule est la Compagnie Ford du Canada, alors elle rappellera ce véhicule. S'il s'agit d'un véhicule américain, c'est la Compagnie Ford des États-Unis qui le rappellera. Qu'elle parvienne à vous trouver ou non . . . votre question est judicieuse. Il se pourrait que la compagnie ne puisse pas vous retracer parce que vous êtes un propriétaire en seconde main et que vous vous trouvez dans un autre pays, etc.

Qu'il s'agisse de la Compagnie Ford du Canada ou Ford des États-Unis, cela pourrait sembler être une subtilité, mais je suis persuadé que vous savez que les deux compagnies se considèrent comme des entités indépendantes. Que ce soit le cas ou non, c'est là une toute autre question.

[Text]

Mr. Casey: If the owner of that car came into my dealership and I punched the serial number into our data bank—

Mr. Wilson: You wouldn't get it.

Mr. Casey: —I wouldn't get it. I would say the car is safe, there is no problem; you can drive the car; it's not affected. So in effect that's wrong, along with all the newspaper articles about recalls that say that the owners of affected vehicles will be notified. They won't be notified if the car came through as one of the thousands of cars that are coming in from the United States, unless we get this corrected and we have the same standard, because under the regulations now the obligation for a car coming into Canada, as you know, is on the person who brings it in. In Canada for Canadian cars it's on the manufacturer. Effectively, there is no recall system for cars that come in from across the border. There really isn't a system.

Mr. Wilson: There isn't a system for private importation. Anybody who imports vehicles for commercial purposes has the same obligations to give notice under the act. An importer has the obligation to give notice. You're right in saying that they might not be as good at doing it, because some of those importers don't have the administrative ability that the dealers and manufacturers in Canada have; but the requirement is there if it's brought in for the purpose of sale. If it's brought in for the purpose of personal use, then you're right: there is no obligation on that person to notify himself that the car is subject—

Mr. Casey: And if he sells the car there is no obligation for—

Mr. Wilson: No, there isn't.

Mr. Casey: —anybody to notify them of that. So this is wrong then, is it?

Mr. Wilson: No. It's still the obligation of the manufacturer to notify. He might not be able to do it. That's another point.

Mr. Casey: It's not. It says right here—

Mr. Wilson: But it's still the obligation of the manufacturer.

Mr. Casey: Right in the regulations it says that it's the obligation of the importer, not the manufacturer.

Mr. Wilson: In fact, that's another change in the bill from the previous act. If you're importing for personal use, then you're not classified as an importer under the act.

Mr. Casey: So cars can come in and there is no obligation by anybody.

Mr. Wilson: For personal use.

Mr. Casey: I take exception. I think you'll agree with me that it may sound as if there's an obligation on XYZ Used Cars to keep in contact every day with Chrysler, Ford, GM, Volvo, Isuzu, Mazda, and Honda. But they're not going to do that at all. If they do, then they're not going to repair the car. They're not going to repair the gas tank leak or the brake failure like the manufacturer will, as is indicated in this book. It just isn't going to work. Nobody is going to carry the responsibility for any car coming from the U.S.A.

[Translation]

M. Casey: Si le propriétaire de cette voiture se présentait chez moi et si j'entrais le numéro de série dans notre banque de données. . .

M. Wilson: Vous ne l'obtiendriez pas.

M. Casey: Je ne l'obtiendrais pas. Je dirais que la voiture est sécuritaire, qu'il n'y a pas de problème; vous pouvez conduire la voiture; elle n'est pas touchée. En fait, c'est donc faux, ainsi que les articles parus dans les journaux à propos des rappels qui disent que les propriétaires des véhicules touchés seront avertis. Ils ne le seront pas si la voiture fait partie des milliers de voitures en provenance des États-Unis, à moins que nous ne remédions à cette situation en ayant la même norme, car aux termes du règlement actuel l'obligation, pour une voiture qui entre au Canada, incombe comme vous le savez à la personne qui l'importe. Au Canada, la responsabilité incombe au fabricant pour les voitures canadiennes. En réalité, il n'existe pas de système de rappel pour les voitures qui viennent de l'étranger. Il n'y a pas vraiment de système.

M. Wilson: Il n'y a pas de système pour les importations privées. Toute personne qui importe des véhicules à des fins commerciales a les mêmes obligations de donner un avis en vertu de la loi. Un importateur a l'obligation de donner un avis. Vous avez raison de dire que les importateurs pourraient bien ne pas faire les choses aussi bien, car certains d'entre eux n'ont pas les facilités administratives qu'ont les concessionnaires et les fabricants au Canada; mais l'exigence existe si le véhicule est importé pour la vente. S'il s'agit d'une importation pour usage personnel, alors vous avez raison: il n'existe aucune obligation pour cette personne de se prévenir elle-même que la voiture est sujette. . .

M. Casey: Et s'il vend la voiture il n'y a aucune obligation. . .

M. Wilson: Non, aucune.

M. Casey: . . . pour quiconque de les avertir du rappel. C'est donc faux, n'est-ce pas?

M. Wilson: Non. L'obligation d'envoyer l'avis incombe toujours au fabricant. Il pourrait ne pas être en mesure de le faire. C'est une autre question.

M. Casey: Non. Il est mentionné ici même. . .

M. Wilson: Mais l'obligation incombe toujours au fabricant.

M. Casey: Ici même dans le règlement, on peut lire que l'obligation incombe à l'importateur, pas au fabricant.

M. Wilson: En réalité, il s'agit d'une autre modification figurant dans le projet de loi par rapport à la loi précédente. Si vous importez un véhicule pour usage personnel, alors vous n'êtes pas classé comme importateur aux termes de la loi.

M. Casey: On peut donc importer les voitures et personne n'a aucune obligation. . .

M. Wilson: Pour usage personnel.

M. Casey: Je désapprouve cela. Vous conviendrez avec moi qu'il semblerait que le marchand de voitures d'occasion XYZ ait l'obligation de demeurer quotidiennement en contact avec Chrysler, Ford, GM, Volvo, Isuzu, Mazda et Honda. Mais il ne le fera certes pas. S'il le fait, alors il ne réparera pas la voiture. Il ne réparera pas la fuite du réservoir d'essence ou la panne de freins comme le ferait le fabricant, comme c'est indiqué dans cette brochure. Cela ne marchera pas. Personne n'assumera la responsabilité pour une voiture en provenance des États-Unis.

[Texte]

Mr. Wilson: And that's exactly why we want the change, so we can regulate these people. Right now we don't have any authority over those people, over importers of vehicles, because the current act doesn't anticipate that happening. So the changes proposed in this bill would give us the regulatory authority.

One of the interesting things—and I guess the Americans have never picked us up on it—is that as part of those American-specification vehicles we require the vehicle to be cleared of all recalls before entry into Canada. There's no similar requirement within Canada—for example, on re-registration or transfer of ownership between provinces. This might be viewed as an unlevel playing field, actually making it tougher to bring a vehicle into Canada. As far as I know, there's no requirement for vehicles going into the States to clear all recalls before being imported.

You're right: when a recall happens after the vehicle has been brought into Canada, it depends a lot on the importers themselves as to whether they register that vehicle. Right now all manufacturers have told us that if an importer brings that car in and tells them about it and gives them the vehicle identification number, then they will include that person in their recall campaigns. Again, it's up to the importer to take advantage of that offer. That's an offer, not an obligation, because currently we don't have the authority under the act.

The Chairman: We'll go on to the second round. For this round we will try to stick to five minutes.

• 1140

Mr. Manley: I want to go back to the environmental issue and make sure I have an understanding of what is intended here. Based on your previous answers, essentially what you are telling me is that you have put the environmental reference point into this legislation so that you can require compliance with U.S. standards on emission controls.

Mr. Wilson: It is so that we can set emission control standards and we recognize the U.S. standards at the current time as being the best available. That doesn't limit us, but that certainly gives us that ability. You are right.

Mr. Manley: What do you mean you recognize them as the best available?

Mr. Wilson: They have the toughest, the highest standards for motor vehicle emission standards. They are the target the world is using. The Europeans are trying to bring theirs up, as are we.

Mr. Manley: Is the objective here to facilitate the manufacture of automobiles to one standard, or is it the protection of the Canadian environment in response to specific environmental concerns that are documented and are

[Traduction]

M. Wilson: Et c'est exactement la raison pour laquelle nous voulons le changement, afin de pouvoir réglementer ces gens-là. À l'heure actuelle, nous n'avons aucun pouvoir sur ces gens, sur les importateurs de véhicules, parce que la loi actuelle ne prévoit pas ces cas-là. Les modifications proposées dans ce projet de loi nous confèreraient donc le pouvoir réglementaire.

L'un des éléments intéressants—et je crois que les Américains ne nous ont jamais rien reproché à ce sujet—c'est que dans le cadre de ces véhicules répondant aux normes américaines, nous exigeons que le véhicule soit dégagé de tous les rappels avant d'entrer au Canada. Il n'existe pas d'exigence semblable à l'intérieur du Canada—par exemple, lors d'un transfert d'immatriculation ou d'un transfert de propriété entre les provinces. Cela pourrait être considéré comme des règles de jeu inéquitables, puisque cela complique en réalité l'importation d'un véhicule au Canada. Pour autant que je sache, il n'existe aucune obligation pour les véhicules importés aux États-Unis d'être libérés de tous les rappels avant l'importation.

Vous avez raison: lorsqu'un rappel a lieu après que le véhicule a été importé au Canada, cela dépend presque entièrement des importateurs eux-mêmes pour ce qui est de l'enregistrement de ce véhicule. Jusqu'à présent, tous les fabricants nous ont dit que si un importateur ramène une voiture et les avertit et leur donne le numéro d'identification du véhicule, le propriétaire sera alors inclus dans leur campagne de rappel. Une fois encore, c'est à l'importateur de profiter de cette offre. Il s'agit d'une offre, pas d'une obligation, car nous n'avons actuellement pas le pouvoir de l'exiger en vertu de la loi.

Le président: Nous allons passer au deuxième tour. Pour ce tour-ci, nous allons essayer de nous en tenir à cinq minutes.

M. Manley: Je veux revenir à la question de l'environnement pour être certain que je comprends bien l'objectif visé. Si je me trompe sur les réponses que vous m'avez données jusqu'à maintenant, en ce qui a trait à l'environnement, dans cette loi, vous avez fait en sorte de pouvoir imposer les normes américaines sur le contrôle des émissions.

M. Wilson: L'objectif est de pouvoir établir des normes de contrôle des émissions, et nous reconnaissons les normes américaines comme les meilleures qui existent à l'heure actuelle. Cela n'est pas limitatif, et nous avons sûrement la possibilité de les adapter. Vous avez raison.

M. Manley: Vous dites que vous reconnaissez que les normes américaines sont les meilleures qui existent à l'heure actuelle. Qu'entendez-vous par là?

M. Wilson: Les États-Unis ont les normes les plus élevées et les plus strictes qui existent en ce qui a trait aux émissions des véhicules automobiles. Elles servent de modèle dans tous les pays du monde. Les Européens veulent rehausser leurs normes, comme nous le faisons, nous aussi.

M. Manley: L'objectif est-il de favoriser la fabrication d'automobiles selon une norme unique, ou est-ce plutôt la protection de l'environnement canadien en réaction aux inquiétudes bien précises qui sont on ne peut mieux étayées

[Text]

substantiated in the Canadian context? We all understand Los Angeles has very strict standards. They also have a big, big problem, and Thunder Bay maybe doesn't. What are you getting at here?

Mr. Wilson: I guess we don't view those objectives as mutually exclusive. Certainly the objective is to address Canadian environmental issues and Canadian environmental concerns.

Mr. Manley: Let me stop you there. Then what's the reference point for that?

Mr. Wilson: It is the environmental policy of the government of the day.

Mr. Manley: Then why would you not embody in your legislation reference to the Canadian Environmental Protection Act, which is the basis for establishing Canadian environmental standards?

Mr. Wilson: The policy goes beyond just one piece of legislation. The legislation is there. By doing that we then tie the hands of the regulators of motor vehicles to that. At the present time we certainly take policy direction on what the priorities are from the environmental policy established by the government.

Mr. Manley: One of the frustrations the private sector has, especially at the small business level, but including all business levels, is knowing where everything is coming from. It seems to me with the concerns we have about environmental protection it would be very helpful if we knew that it was the Department of the Environment that set the standards, that dealt with environmental issues. Really, what you have done here is create an environmental framework in another department that, despite what you are saying, can be administered without reference to the Ministry of the Environment. I heard your answer to Mr. Richardson, but there is no basis upon which we can look at this statute and say that the consultation hearing process that is set out in CEPA is going to be followed in your department when you put in your regulations.

It is typical of what makes the private sector angry about government that they can try to adhere to standards but they don't know who is going to come at them from behind with some other standard that doesn't have the same reference points. That's the worry that I have about this. Why are we setting up the Department of Transport as an environmental agency when we have a good Ministry of the Environment?

Mr. Wilson: Of course we have had the authority to set —

Mr. Manley: We have got a Ministry of the Environment.

Mr. Wilson: The authority to set these environmental standards has been in the act since 1970. It is a longstanding authority, and in fact in the act that is currently being amended it said that we in the Department of Transport had the authority to set standards to reduce the risk of impairment of health. The view from the environmental side was that this was far too restrictive, that there were other aspects of the environment that went beyond health that one

[Translation]

dans le contexte canadien? Nous savons tous qu'il y a des normes très strictes qui s'appliquent à Los Angeles. Le problème est extrêmement grave à Los Angeles, et il ne l'est peut-être pas autant à Thunder Bay. Quel est votre objectif ici?

M. Wilson: Ces objectifs ne s'excluent pas mutuellement. Notre objectif est évidemment de tenir compte des plaintes qui ont été soulevées à l'égard de l'environnement au Canada.

M. Manley: Ici, je vous interromps. Alors, quel est le point de référence à cet égard?

M. Wilson: La politique en matière d'environnement du gouvernement en place.

M. Manley: Alors, pourquoi ne faites-vous pas mention de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement dans votre projet de loi, puisque c'est d'elle que s'inspirent toutes les normes canadiennes en matière d'environnement?

M. Wilson: Cette politique dépasse la portée d'un seul instrument législatif. La loi existe bel et bien. Si nous le faisons, cela enlèverait beaucoup de latitude aux autorités réglementaires qui sont chargées d'appliquer la Loi sur les véhicules automobiles. À l'heure actuelle, nous travaillons en fonction des priorités établies par la politique en matière d'environnement qu'a adoptée le gouvernement.

M. Manley: L'une des frustrations du secteur privé, notamment pour les petites entreprises, est de savoir d'où viennent toutes les directives concernant l'environnement. Compte tenu de l'intérêt que nous avons à l'égard de la protection de l'environnement, il me semble qu'il serait très utile de savoir que c'est le ministère de l'Environnement qui établit les normes, qui s'occupe des questions environnementales. En réalité, vous avez créé ici un cadre environnemental dans un autre ministère, un cadre qui, malgré ce que vous dites, peut être géré sans l'intervention du ministère de l'Environnement. J'ai entendu la réponse que vous avez donnée à M. Richardson, mais il n'y a rien qui assure, dans ce texte législatif, que le processus d'audience et de consultation qui est prévu dans la LCPA sera appliqué par votre ministère, quand les règlements seront établis.

C'est là un exemple typique de ce qui enrage le secteur privé au sujet du gouvernement, à savoir que les entreprises veulent bien appliquer les normes, mais elles ne savent jamais quel autre organisme gouvernemental arrivera ensuite avec une autre norme qui n'aura pas les mêmes points de référence. C'est cela qui m'inquiète dans ce projet de loi. Pourquoi confions-nous au ministère des Transports, en partie, la tâche d'un organisme dédié à l'environnement alors que nous avons déjà un bon ministère de l'Environnement?

M. Wilson: Évidemment, nous avons le pouvoir d'établir. . .

M. Manley: Mais, nous avons déjà un ministère de l'Environnement.

M. Wilson: Le pouvoir d'établir les normes en matière d'environnement est prévu par la loi depuis 1970. Cela ne date donc pas d'hier, et en fait, dans la loi que l'on est actuellement en train de modifier, on dit que le ministère des Transports a le pouvoir de fixer des normes visant à atténuer les risques pour la santé. Cela était considéré beaucoup trop restrictif, pour ce qui est de l'environnement; on considérait qu'il y avait d'autres aspects concernant l'environnement qui

[Texte]

wanted to protect and reduce the risk of damage. That was why it was changed to damage to the environment. It's under those provisions that we regulate noise, for example, the noise from trucks, the noise from motorcycles and so on. It's broader than just air pollution. But the policy, the standard, in a global sense, for which we set our vehicle regulations is established by the environment department under the broad guidelines of environmental policy that they develop.

• 1145

Our act requires prepublication in part I of the *Canada Gazette*. There are very few acts, actually, that do that. Certainly there were practically none in 1970 when this original act was created. You're right, it doesn't have the same details of consultation, but the environmental policy, whether it's to address ozone first or whether it is to address global warming, or whatever the target is, is established through that environmental policy framework.

Mr. Manley: Coincidentally, we've come up with the same technical standards as the Americans have.

Mr. Wilson: There's all sorts of—

Mr. Manley: It's the response to the—

Mr. Wilson: At the current time the best way to meet these is the standards that the Americans have.

Ms Desjardins-Chase: There is another aspect. You did mention that fact of the confusion of the private sector having problems knowing where they deal and trying to demystify regulations so that they know what's coming up and they can function. One of the issues that is one of the reasons why it has stayed within the Motor Vehicle Safety Act is that there is a major industry there that's being regulated. They have a concern, especially when they have a 10-year time lag to be able to prepare for meeting objectives of government, about the fact that these pieces have to be intrinsic to each other. That's why the motor vehicle manufacturing industry has one home. It comes to Transport. We view ourselves very much as being administrators and implementors of the policy for environment that the Department of the Environment puts forward. That is the umbrella policy of the government.

Then as the specific regulations and objectives relate to the contribution of the motor vehicles or on-road transportation, you have these vehicles. The objectives, of course, are met and are pronounced by the Department of the Environment, and when we come in the regulation is there. It doesn't mean, however, that we're going to go beyond what the Department of the Environment says or the capabilities under CEPA. It means, though, that there is a

[Traduction]

allaient au-delà de la santé, d'autres aspects que l'on voulait aussi protéger, tout en atténuant le risque de dommages. C'est pourquoi il est maintenant question dans la loi relative aux dommages à l'environnement. Ce sont ces dispositions qui nous permettent aujourd'hui d'adopter des normes sur le bruit, par exemple, le bruit produit par les camions, les motocyclettes, etc. Il n'y a pas que la pollution de l'air qui est visée. Mais la politique, la norme en général, en fonction de laquelle nous établissons nos règlements concernant les véhicules est formulée par le ministère de l'Environnement à partir des grandes lignes de la politique en matière d'environnement qu'il élabore.

Notre loi exige la prépublication des normes et des directives dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Il y a très peu de lois, en réalité, qui comportent une telle exigence. Il n'y en avait pratiquement aucune, en 1970, quand la loi initiale a été adoptée. Vous avez raison de dire que les dispositions concernant la consultation ne sont pas aussi détaillées, mais la politique environnementale, qu'il s'agisse d'aborder en premier lieu le problème de l'ozone, celui du réchauffement de la planète, ou quel que soit l'objectif, est établi dans le cadre de la politique générale en matière d'environnement.

M. Manley: Par pure coïncidence, je suppose, nous avons adopté les mêmes normes techniques que les Américains.

M. Wilson: Il y a toutes sortes de . .

M. Manley: Cela découle de . .

M. Wilson: A l'heure actuelle, ce sont les normes américaines qui offrent les meilleures possibilités. . .

Mme Desjardins-Chase: Il y a encore un autre aspect à considérer. Vous avez fait allusion à la confusion qui existe dans le secteur privé, pour ce qui est de la responsabilité et des autorités auxquelles s'adresser pour comprendre les règlements et parvenir à les appliquer. L'une des raisons pour lesquelles ces normes continuent de figurer dans la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, c'est que l'on a à faire à un secteur de très grande envergure. Il s'agit d'une réglementation qui s'adresse à un secteur très important. Les gens du secteur, particulièrement si l'on tient compte du fait qu'ils ne disposent que d'une période de 10 ans pour se préparer à satisfaire aux objectifs du gouvernement, souhaitent que toutes les pièces s'emboîtent le mieux possible. C'est pourquoi les fabricants de véhicules automobiles, eux, bénéficient d'un guichet unique. Ils s'adressent à Transports Canada. Nous nous considérons tout à fait comme les gestionnaires et ceux qui sont chargés de la mise en oeuvre de la politique en matière d'environnement que le ministère de l'environnement administre, la grande politique du gouvernement en la matière.

De cette politique découle un certain nombre de règlements et d'objectifs précis à l'égard de la contribution des véhicules automobiles ou du transport routier à sa mise en oeuvre. Les objectifs sont évidemment établis par le ministère de l'Environnement et lorsque nous intervenons, les règlements sont déjà formulés. Cela ne signifie toutefois pas que nous irons au-delà des normes du ministère de l'environnement ou de ce que permet l'ALCPE. S'il en était

[Text]

power there that otherwise, if you don't do it, would be restrictive in the sense of what the government might want to do. There is the umbrella there.

Mr. Manley: Just let me finish off, Mr. Chairman. You missed my point. My point is not that the Ministry of the Environment should tell manufacturers or dealers what emission controls should be. My point is that you have set up in this statute, without reference to the Ministry of the Environment, without reference to CEPA, without reference to anything other than the words that say "reduce the risk of damage to the environment", and the words "limiting emissions from vehicles", a legislative basis upon which you become an environmental agency, because those standards have no reference point. You can tell me that you're going to follow the Ministry of the Environment's standards, but I've seen enough turf wars around this town to know that I don't really want to see two agencies determining environmental standards.

If indeed that's what you want to do, why don't we simply make reference in the statute to CEPA and to the definitions that are contained in that act? Then we at least know what the reference point is on environmental standards.

Mr. Wilson: One of the problems is that there are a lot of pieces of legislation that deal with environmental issues that don't reference CEPA. Maybe Mr. Hill from Justice can clarify better the merit of such a process.

• 1150

Mr. Jeremy Hill (Legal Counsel, Department of Transport): What I am hopefully going to give you a bit of help on is that CEPA sets out aggregated standards for what we think air quality may be in this particular area. If I understand what you're proposing is to suggest that we should somehow limit the definition of environmental standards in the definition of "standard" in this legislation, that would detract from the government's ability to pass regulations that may go as far as CEPA.

To limit the way in which "standard" is being defined, which I understand is what you want to do, by cross-referencing it to the concept of significant damage in CEPA, means that the government would be tying its hands in its ability to regulate a vehicle standard as opposed to an air standard. I think they fit together.

From a legal point of view, from a practical point of view of drafting, we've got CEPA saying there are these wonderful air quality standards over here, parts per million. What we're talking about here in the Motor Vehicle Safety Act are standards that relate to the creation of actual equipment that may indirectly then go back another level to the CEPA standards, so really they fit together. Does that clarify what you're trying to propose?

The Chairman: Unfortunately, we have to move on.

[Translation]

autrement, on se priverait d'un atout qui pourrait favoriser l'atteinte des objectifs du gouvernement. Il ne faut pas oublier la politique générale.

M. Manley: Permettez-moi de terminer, monsieur le président. Vous n'avez pas vraiment compris ce que je disais. Il n'est pas question, dans mon esprit, que le ministère de l'environnement dicte aux fabricants ou aux concessionnaires les normes de contrôle des émissions qu'ils doivent appliquer. Ce que je disais, c'est que vous vous êtes attribués dans cette loi, sur le plan législatif, en négligeant de mentionner le ministère de l'Environnement, l'ALCPE, et sans mention autre que les mots «atténuer les risques de dommage à l'environnement», et les mots «limiter les émissions des véhicules», un pouvoir qui fait de vous une autorité en matière d'environnement, parce que ces normes n'ont aucun point de référence. Vous pouvez bien me dire que vous allez appliquer les normes du ministère de l'Environnement, mais j'ai été témoin de suffisamment de guerres de terroir dans cette ville pour savoir que je ne tiens pas du tout à ce qu'il y ait deux organismes qui soient chargés d'établir des normes environnementales.

Si c'est bel et bien là votre intention, pourquoi ne pas tout simplement faire dans la loi les renvois qui s'imposent à l'ALCPE, ainsi qu'aux définitions qu'elle renferme? Nous saurons à tout le moins, à ce moment-là, où se trouve le point de référence en ce qui a trait aux normes environnementales.

M. Wilson: Il y a de nombreux textes législatifs qui traitent de questions environnementales et dans lesquels on ne fait pas mention de l'ALCPE. Monsieur Hill, du service juridique, pourrait sans doute mieux vous expliquer les avantages que cela présente.

M. Jeremy Hill (conseiller juridique, ministère des Transports): J'espère pouvoir vous aider un peu en vous disant que l'ALCPE établit des normes générales en ce qui a trait à la qualité de l'air dans ce domaine particulier. Si ce que vous proposez consisterait à limiter la définition des normes environnementales dans cette loi, je pense que cela réduirait la capacité du gouvernement à adopter des règlements qui puissent aller aussi loin que l'ALCPE.

Limiter la définition de «norme» comme vous voudriez le faire, si je comprends bien, en la rattachant à la notion de dommages importants que l'on retrouve dans l'ALCPE, réduirait la capacité du gouvernement à adopter une norme en fonction des véhicules automobiles par opposition à une norme à l'égard de la pollution de l'air. Je pense que tout cela va ensemble.

Sur le plan juridique, du point de vue de la formulation, nous avons la LCPE qui établit de merveilleuses normes en ce qui a trait à la qualité de l'air. La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles établit, quant à elle, des normes concernant la fabrication de dispositifs, des normes qui peuvent indirectement se rattacher à un autre niveau de normes, celles que l'on retrouve dans la LCPE, et cela démontre qu'il y a vraiment une certaine continuité. Cela clarifie-t-il ce que vous voudriez proposer?

Le président: Malheureusement, nous allons devoir passer à autre chose.

[Texte]

Mr. Angus: Mr. Chairman, I wouldn't mind continuing to explore this until we end it, rather than trying to come back to it later on.

The Chairman: The problem is that I'm doubling my time constraint here. We will then carry on, but hopefully we can reach some kind of a conclusion on this matter, if that's the way that you would prefer.

Mr. Manley: I take the point. I'm not satisfied, but presumably in the course of the study of the bill we'll have some other witnesses who will want to express views on this. We may, when we get to the clause-by-clause stage, want to have representatives from the department back to respond to the issues that have been raised. I don't think we'll settle it here, unless Iain wants to pursue it further.

Mr. Angus: No, I don't. I think it's a good point that needs to be followed through to completion one way or the other.

The Chairman: It seems we have reached a consensus on how the matter should be dealt with, and we'll bear that in mind.

Mr. Angus: I want to touch on another area of the bill, subclause 5(3), dealing with the time of compliance. I go down to Duluth, Minnesota, and I buy a used car that almost fits the Canadian standard. I bring it across the border and I say "I swear, folks, I'm going to get it fixed before I register it". You know, I'm going to do the speedometer stuff; I'm going to do the running lights. Can you walk us through the actual process? For example, will I have to go to a licensed mechanic in the city of Thunder Bay to have him do the work and give me a certificate that says he has done the work and therefore it meets the national safety mark standards, and then I will take that certificate to the Ministry of Transportation for Ontario to register the vehicle? Or do I just do the work in my backyard and I show up and I tell MTO it's okay, I've done the work? What kind of verification procedure would be in place to make sure that Ontario knows in fact that the vehicle meets the national safety mark standard? Because when it comes across the border it doesn't meet it.

Mr. Wilson: We haven't established a final process as yet, and I can only therefore give you the sort of framework that we're still... There are two options at the current time that are being explored. One option, which we call the third-party option, is pretty well the way you describe it, except you come across the border, you get a form from customs that says you've paid the duties, done whatever you need to do. It has a declaration on it that says I will take it to an appropriate modifier and recertify it before offering it for registration. Then the certifier, the approved recertifier, has another section on the form where he says yes, this vehicle now meets all requirements of the Motor Vehicle Safety Act.

[Traduction]

M. Angus: Monsieur le président, je préférerais épuiser le sujet, plutôt que de devoir y revenir plus tard.

Le président: Cela complique encore davantage les choses pour ce qui est du temps dont nous disposons. Nous allons donc poursuivre, mais en espérant arriver bientôt à une conclusion, si c'est ce que vous préférez.

M. Manley: J'en prends bonne note. Je ne suis pas satisfait, mais je suppose qu'au cours de l'étude du projet de loi, nous aurons quelques autres témoins, qui auront des opinions à formuler à ce propos. A l'étape de l'étude article par article du projet de loi, nous pourrions peut-être réinviter des représentants du ministère afin de répondre aux questions qui auront été soulevées. Je ne pense pas que nous allons parvenir à vider la question aujourd'hui, à moins que Iain tienne à continuer.

M. Angus: Non. Je pense toutefois qu'il serait utile de le faire d'une façon ou d'une autre.

Le président: J'ai l'impression que nous sommes maintenant à peu près tous d'accord sur la marche à suivre, et nous allons nous efforcer de nous en souvenir.

M. Angus: Permettez-moi d'aborder un autre aspect du projet de loi, le paragraphe 5(3), «exceptions», qui a trait au délai de conformité. Donc, je me rends à Duluth au Minnesota, et j'achète une voiture d'occasion qui satisfait presque à la norme canadienne. Je me présente donc à la frontière en disant: «Ecoutez, bonnes gens je vous jure que je vais lui faire apporter toutes les modifications nécessaires avant de la faire immatriculer». Vous savez, je vais faire mettre le compteur de vitesse et les feux de position en règle, etc. Pouvez-vous nous expliquer le processus? Par exemple, est-ce que je vais devoir demander à un mécanicien licencié de Thunder Bay de faire les travaux nécessaires et de me remettre un certificat garantissant qu'il a effectué le travail, et que, par conséquent, le véhicule satisfait aux normes nationales de sécurité? Et devrais-je ensuite remettre ce certificat au ministère des Transports de l'Ontario pour faire immatriculer le véhicule? Ai-je le droit de faire tout simplement le travail moi-même, dans ma cour, et de me présenter au ministère en disant que tout a été fait? Quelle est la procédure de vérification à cet égard qui permet au gouvernement ontarien de s'assurer que le véhicule satisfait bien à la norme nationale? Évidemment, en traversant la frontière, ce n'est pas le cas.

M. Wilson: Nous n'avons pas encore établi de processus définitif à cet égard, et je ne peux par conséquent que vous donner le cadre en général que nous sommes encore en train... Nous examinons à l'heure actuelle deux possibilités. L'une d'elles, l'option de la tierce partie, ressemble beaucoup à la description que vous venez de faire, sauf qu'à la frontière, les douanes remettent au propriétaire une formule qui confirme qu'il a acquitté les droits et qu'il a satisfait à toutes les exigences. Sur cette formule, il y a une déclaration par laquelle le propriétaire s'engage à confier le véhicule à un mécanicien compétent pour qu'il lui apporte les modifications nécessaires, et à obtenir un nouveau certificat avant de demander l'immatriculation du véhicule. Il y a une autre partie de la formule où le mécanicien en question, celui qui délivre l'attestation, déclare que le véhicule satisfait maintenant; à toutes les exigences de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

[Text]

You take that whole form down to your provincial registrar and they register it. The dilemma right now is over who should be that recertifier. Obviously if we allow every mechanic to do it, we're into a horrendous job of controls. In Ontario that wouldn't be too bad, because they have a network of certified safety examiners as part of their act, but that's not true in every province, so that's a bit of a problem we have there.

• 1155

We have talked about having the original manufacturers do it, because they know our act, and they know what's required. Some of them don't want to do it. They've said no, they don't want to be part of that because it means they'll have to stock all sorts of parts, and then they take liability, and so on.

Mr. Angus: It also doesn't work in the north that well because—

Mr. Wilson: There are no dealers.

Mr. Angus: You drive 300 miles to buy a car.

Mr. Wilson: Exactly. The problem we're wrestling with... We've been trying to come up with a workable system. We've really designed a form that would have three parts to it. Part of the recertifier's job would be to notify the Canadian manufacturer that the car is in the country so that it could then be recalled, if there are recalls. We've contacted the manufacturers and they've all said they will accept those notifications. They do it mostly out of goodwill, but I think they're all suspicious that if they got the notification they'd be liable anyway so they might as well accept it in good faith.

There are still a number of vehicles that right now are, and will be, prohibited entry. We don't to allow people to make structural modifications. The fellow in the backyard can't do that. But as you may know, just recently the Americans passed a regulation which now allows daytime running lights on their vehicles in the U.S. They were petitioned by General Motors to do so. Therefore you could bring a car across, and the only changes that would be required would be some bilingual labels, and a label on the speedometer that converts it to a metric label. You could do that in your backyard.

We're saying we don't want to limit who does the modifications as much as we want to make sure that someone qualified looks at them afterwards and says they've been done. The trick is setting up that network of recertifiers.

Mr. Angus: Do you have the right to appoint someone in each community, a particular operator, to be the register of record or something, or the recertifier?

Mr. Wilson: We would under the amended legislation.

[Translation]

Il faut ensuite remettre la formule au bureau d'immatriculation provincial, qui accordera l'immatriculation demandée. La difficulté qui se pose, à l'heure actuelle, c'est de déterminer qui devrait pouvoir délivrer ces attestations. Il ne faudrait évidemment pas que ce soient tous les mécaniciens, car cela demanderait d'établir des contrôles à n'en plus finir. En Ontario, ce ne serait pas si mal, car la province possède déjà tout un réseau d'examineurs qualifiés, tel que prévu par la loi ontarienne, mais ce n'est pas le cas dans toutes les provinces. Cela pose donc une certaine difficulté.

Nous avons songé à la possibilité de demander aux fabricants de le faire, parce qu'ils connaissent notre loi, et ils connaissent les exigences. Certains d'entre eux s'y refusent. Ils disent ne pas vouloir s'embarquer là-dedans, car cela les obligerait à tenir toutes sortes de pièces en stocks, sans compter la responsabilité dont ils hériteraient, etc.

M. Angus: Cela ne peut pas marcher tellement bien dans le Nord, car. . .

M. Wilson: Il n'y a pas de concessionnaires.

M. Angus: Oui, il faut faire 300 milles pour acheter un véhicule.

M. Wilson: Exactement. Nous avons tenté d'élaborer un système exploitable. Nous avons conçu une formule qui aurait trois parties. La partie concernant l'attestation permettrait d'informer le fabricant canadien que le véhicule est au Canada, afin qu'il puisse le rappeler, le cas échéant. Nous avons communiqué avec les fabricants, et ils ont tous dit qu'ils allaient accepter ces avis. Ils le font gracieusement, dans la plupart des cas, mais je pense qu'ils se doutent tous que s'ils reçoivent l'avis ou non, ils seront responsables de toute façon. Donc, ils feront aussi bien de l'accepter en toute bonne foi.

Il y a encore un certain nombre de véhicules dont l'entrée au Canada est interdite, et elle continuera de l'être. Nous ne permettons pas aux gens d'apporter eux-mêmes des modifications à la structure d'un véhicule. Quelqu'un ne peut pas faire cela dans sa cour, derrière sa maison. Mais, comme vous le savez sans doute, les Américains viennent tout juste d'adopter un règlement qui permet l'installation de phares qui demeurent toujours allumés sur les véhicules aux États-Unis. Les autorités américaines l'ont fait à la demande de General Motors. Par conséquent, on pourrait ramener un véhicule des États-Unis, et les seules modifications à lui apporter consisteraient à lui apposer quelques étiquettes bilingues et à apposer le collant sur le compteur de vitesse qui en fait un compteur kilométrique. N'importe qui pourrait faire cela dans sa cour.

Ce n'est pas tellement limiter le nombre de personnes qui peuvent apporter les modifications qui nous intéresse autant que de nous assurer qu'une personne compétente examine, après coup, les modifications qui ont été apportées et déclare qu'elles ont été faites. Le hic, c'est d'établir ce réseau de personnes compétentes.

M. Angus: Avez-vous le pouvoir de nommer quelqu'un dans chaque localité, un garagiste en particulier qui sera l'enregistraire ou l'examineur désigné?

M. Wilson: La loi modifiée nous le donnerait.

[Texte]

Mr. Angus: So this bill gives you that power.

Mr. Wilson: Yes.

Mr. Keyes: If it's the intention of Bill S-8 to give more regulatory authority I have some concern with school bus safety and how it folds into this statute. Are we saying in S-8 that from a given date in 1994 school bus manufacturers will have to comply with a measure that says there must be a seat-belt for each child on a bus?

Mr. Wilson: Certainly that's within the authority of the act. We've done some major testing on school buses regarding that very question. We did some barrier crash tests at our test centre to see what the benefits of that requirement would be. Certainly the act, as it is now and in the future, would give us authority to set such regulations. Just as an aside, the findings of that study found that would not be a desirable situation.

The standards now require high-mounted back seats, padding over all the hard points—the rails and the frame—and so when you have an accident in a school bus you're protected by this compartmentalization. If you put a seat-belt on a child, if you put a lap belt on a child, the child will jackknife and hit his head much harder than he would if it just slides forward into the seat in front when the forces are spread over the whole body. In fact according to our tests, in a frontal collision you would probably increase the risk of serious injury if you put in lap belts.

• 1200

The next question is why don't you put three-point belts in? If you put three-point belts in you've got to strengthen the seat. You've got to make it a more rigid seat in order to hold because you've got leverage quite a bit. You've got to strengthen the seat and raise it slightly, which means that the driver can't see the kids as well any more to see if they're doing things to each other, which happens, I guess, in school buses.

You can't have three kids sitting on a seat, which most of the school boards allow for the smaller children, and you incur other costs and other problems. The average number of children killed in a school bus in Canada is around one a year. I don't know if we've identified more than one case in the past ten years where a seat-belt would have had any effect on that death.

Mr. Keyes: I'm not an expert and I don't profess to be one, but I imagine you have some statistics because you've been answering the question. I see my children and my constituents' children climbing into school buses, and I am not so sure when you talk about the jackknifing of the child's body during an impact crash. That of course would be dependent upon how quickly the bus was going, whether it was a 15 kilometre per hour crash coming around a corner

[Traduction]

M. Angus: Donc, ce projet de loi vous donne ce pouvoir.

M. Wilson: Oui.

M. Keyes: Si le projet de loi S-8 a pour but de déléguer davantage de pouvoirs en matière de réglementation, je m'inquiète un peu au sujet de l'obscurité des autobus scolaires et de la façon dont cela s'inscrit dans ce projet de loi. Le projet de loi S-8 permettra-t-il de déterminer qu'à partir d'une certaine date, en 1994, les fabricants d'autobus scolaires devront satisfaire à une mesure stipulant qu'il doit y avoir une ceinture de sécurité pour chaque enfant à l'intérieur d'un autobus scolaire?

M. Wilson: Oui, la loi le permettrait. Nous avons effectué quelques essais importants à ce sujet, précisément. Nous avons soumis quelques barrières à des tests d'impact, à notre centre d'essai, afin de déterminer les avantages que procurerait une telle exigence. Dans sa formulation actuelle, la loi nous donne sûrement le pouvoir d'adopter de tels règlements. Soit dit en passant, cette étude a démontré que cette solution n'est pas souhaitable.

Les normes exigent actuellement que les sièges soient munis de dossiers plus hauts, que toutes les surfaces dures soient matelassées—les mains courantes et la structure tubulaire—ce qui permet d'assurer une meilleure protection en cas d'accident dans un autobus scolaire. En n'installant que des ceintures de sécurité qui retiennent l'enfant à la taille, en cas d'accident, il sera retenu à la taille tout en étant projeté vers l'avant, et sa tête heurtera le dossier du siège devant lui beaucoup plus fort. Le risque de blessures va diminuer de beaucoup s'il ne fait que glisser vers l'avant et que c'est tout son corps qui heurte le dossier rembourré. En fait, nos essais révèlent qu'en situation de collision frontale, des ceintures à la taille augmenteraient probablement le risque de blessures graves.

La question qui découle logiquement de cela, c'est: Pourquoi n'a-t-on pas exigé l'installation de ceintures à trois points d'ancrage, alors? Mais cela exige de renforcer le siège. Il faut que le siège soit plus rigide, car il y a un effet de levier assez important. Il faut renforcer le siège et le soulever un peu, ce qui signifie que le chauffeur ne peut voir les enfants aussi bien qu'avant, afin de les empêcher de se tirer, ce qui arrive parfois, je pense, dans les autobus scolaires.

Il n'est alors plus possible de faire asseoir trois enfants sur un même siège, ce que permettent la plupart des commissions scolaires pour les enfants de petite taille, et cela entraîne d'autres coûts et des problèmes additionnels. Il y a en moyenne chaque année un enfant qui perd la vie dans un autobus scolaire au Canada. Je ne sais pas si l'on a même déterminé un seul cas, au cours des dix dernières années, où une ceinture de sécurité aurait pu prévenir la mort d'un enfant.

M. Keyes: Je ne suis pas expert en la matière, et je n'ai d'ailleurs pas la prétention de l'être, mais vous devez bien avoir quelques chiffres puisque vous répondez à la question. Je vois mes enfants et les enfants des gens de ma circonscription qui grimpent dans les autobus scolaires, et je m'interroge au sujet de ce que vous disiez tout à l'heure, à savoir la possibilité que le haut du corps d'un enfant soit projeté aussi violemment vers l'avant en cas d'accident. Cela

[Text]

just by the school and you slam into somebody and all these children go scattering all over the bus because they didn't have a belt on, or whether the bus was on the highway and hit something at 80 kilometres an hour.

Mr. Wilson: It's a big problem, and—

Mr. Keyes: I don't have all this information in front of me.

Mr. Wilson: No, but we do have the authority. In fact we have 35 standards now. I think it is 35, isn't it, Malcolm, that apply to school buses?

Mr. Keyes: I just want to ensure that this statute gives us the authority to say listen, folks, this is what we want you to do.

Mr. Wilson: What it doesn't give us, though, and I wouldn't want to mislead you, is that the biggest cause of death with school buses is the children around a bus, being run over by the bus or being—

Mr. Keyes: No, but—

Mr. Wilson: That's the use of the bus rather than the design of the bus.

Mr. Keyes: But the accident that happens around the bus usually occurs in front a bus that leaves when there is still a child picking up a ball in front of the bus. There are the requirements that can be put on the school bus manufacturers, such as the swing-out arm, etc. Wouldn't that be—

Mr. Wilson: We would have the authority to do that.

Mr. Keyes: You would have the authority to do something like that?

Mr. Wilson: Yes. Our current mirror standards require the mirrors to be capable of seeing all that area. The trick is that they have to be adjusted properly, and they have to be adjusted differently, of course, for every driver, depending on the height of the driver and so on, and the driver has to look in the mirrors. But you're right. I forget what they call those arms, but they could be part of the motor vehicle safety regulations.

Mr. Keyes: We'll never be able to regulate against stupidity, but we can do everything we can to give someone the opportunity to ensure that this kind of thing doesn't happen.

Mr. Angus: With regard to truck standards, we always see a number of accidents where a vehicle slid under a transport truck from the side. In Europe a number of countries have adopted cages, almost like metal frames, metal fences, along the side so that if a vehicle impacts the side it doesn't get drawn under. Is Canada looking at that and trying to introduce that standard here as another way of reducing the number of deaths on the highway?

[Translation]

dépendrait, évidemment, de la vitesse de l'autobus au moment de l'impact. Si l'autobus se déplaçait à 15 kms à l'heure, je me demande si la ceinture ne serait pas préférable à voir tous ces enfants soulevés de leurs sièges et emportés un peu partout dans l'autobus sous l'effet de l'impact. Ce serait évidemment une toute autre affaire si l'autobus heurtait quelque chose à 80 kms à l'heure.

M. Wilson: Le problème est de taille, etc. . .

M. Keyes: Je n'ai pas tous ces renseignements qui pourraient être utiles.

M. Wilson: Non, mais nous avons le pouvoir d'agir à ce sujet. À l'heure actuelle, nous avons 35 normes qui s'appliquent. C'est bien cela n'est-ce pas Monsieur Malcolm? Il y a actuellement 35 normes qui s'appliquent aux autobus scolaires?

M. Keyes: Je tiens seulement à m'assurer que cette loi nous donne le pouvoir d'appliquer des normes.

M. Wilson: Là où nous sommes impuissants, toutefois, car je ne voudrais pas vous induire en erreur, c'est à l'égard de la cause la plus importante des décès liés aux autobus scolaires, à savoir les enfants autour d'un autobus, qui sont écrasés par l'autobus ou. . .

M. Keyes: Non, mais. . .

M. Wilson: C'est plutôt l'utilisation que la conception technique de l'autobus qui est la cause du problème.

M. Keyes: Mais, la plupart du temps, les accidents se produisent devant un autobus, lorsqu'il démarre quand il y a encore un enfant par devant qui s'est penché pour ramasser une balle. Il y a un certain nombre d'exigences que l'on peut imposer aux fabricants d'autobus scolaires, comme la barrière qui se déploie devant l'autobus, etc. Cela ne pourrait-il pas. . .

M. Wilson: Oui, nous avons le pouvoir d'imposer cela.

M. Keyes: Ah, oui?

M. Wilson: Oui. Les normes que nous avons actuellement à l'égard des miroirs exigent que les miroirs permettent de voir toute cette zone. La difficulté, toutefois, c'est qu'ils doivent être bien ajustés, et leur position varie, évidemment, pour chaque chauffeur, selon qu'il est plus petit ou plus grand, et il faut aussi que le chauffeur les utilise. Mais, vous avez raison. Ces barrières, devant les autobus, pourraient en effet être prévues dans les règlements afférents à la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

M. Keyes: Nous ne pourrions jamais empêcher la stupidité à coups de règlement, mais nous pouvons sûrement faire jusqu'à l'impossible pour donner à quelqu'un tous les outils nécessaires afin d'éviter que de telles choses puissent se reproduire.

M. Angus: En ce qui a trait aux normes concernant les camions, il arrive souvent qu'un véhicule ait glissé sous un camion de transport, sur le côté. En Europe, un certain nombre de pays ont adopté une norme qui prévoit l'installation de cages, des espèces de structures métalliques, de clôtures métalliques, sur le côté des camions, ce qui empêche à un autre véhicule de glisser sous le camion. Avons-nous commencé à songer à la possibilité d'adopter cette norme, au Canada, ce qui pourrait être un autre moyen de réduire le nombre de morts accidentelles sur la route?

[Texte]

Mr. Wilson: We certainly have looked at it. There are certain limitations to the effectiveness of those particular requirements. I don't have all the technical know-how on that immediately. Malcolm, do you have anything on that?

Mr. McHattie: Yes. "Truck safety standards" is K, and that is discussed in the briefing book. There is a briefing on truck underride under "truck safety standards".

Mr. Angus: So it's something you are looking at.

Mr. Wilson: It's something we're continually looking at, looking for a standard that is both effective and reasonable from a construction. . . Unfortunately, a lot of the standards on underrides don't work too well with snow. You get a terrific build-up of ice and snow and then the truck can't perform. A lot of the—

Mr. Angus: It could put them off the road in bad weather.

Mr. Wilson: That wouldn't be a bad thing either, would it? That has been some of the limitation on some of the devices.

• 1205

Mr. Angus: I wish to return to some of the stuff I was pursuing earlier. Would you be willing to consider a regulation that would require any wrecked vehicle that is imported into Canada and is recycled to have some kind of verification procedure done by a body shop before it can be registered? I'm thinking about what Quebec does in terms of a requirement that they present a picture showing that the vehicle has been on a full body frame, in effect to show that the structural repairs have been done by qualified personnel as opposed to a backyard hobbist who may not understand that it's not just a question of welding two pieces of metal together, but it's the way in which you weld them, and it's the location of any cross-pieces that will change the structural integrity of the frame.

Mr. Wilson: I guess a lot of it is dependent on what the provinces do with their in-province requirements. As I said earlier, I guess we would be prepared to require of imported vehicles what provinces are requiring of domestic vehicles. It's questionable whether we could go beyond that in any legal sense. We are working with them. In fact we happen to chair the committee I referred to earlier, CCMTA. We have some influence over what they do. Not all vehicles require that extensive repair, particularly in the north. The insurance companies will write off in the north vehicles that they wouldn't write off in the south because they're more repairable, I guess.

Mr. Angus: They're rusted out.

Mr. Wilson: Maybe. Yes, that's right.

[Traduction]

M. Wilson: Oui, nous avons examiné cela. Mais il y a un certain nombre d'éléments qui limitent l'efficacité de ces structures métalliques. Je n'ai pas tous les détails techniques à ce sujet. Malcolm, avez-vous quelque chose là-dessus?

M. McHattie: Oui. Il s'agit de la partie K: «Normes concernant la sécurité des camions», et ces normes sont expliquées dans le document d'information. Il y a justement une partie qui concerne ces structures métalliques.

M. Angus: C'est donc une solution que vous envisagez?

M. Wilson: Oui, cela fait partie des dispositifs que nous examinons continuellement, à la recherche d'une norme qui soit autant efficace que raisonnable sur le plan de la construction. . . malheureusement, un grand nombre des dispositifs prévenant ce genre d'accidents ne fonctionnent pas tellement bien dans les pays où il y a de la neige. Il s'accumule une énorme quantité de glace et de neige, et le camion ne peut plus fonctionner. Un grand nombre de. . .

M. Angus: Cela pourrait les empêcher de prendre la route par mauvais temps.

M. Wilson: Ce ne serait pas une si mauvaise chose, n'est-ce pas? Ce sont donc là quelques limites de certains de ces dispositifs.

M. Angus: Je veux revenir à un sujet que j'ai abordé plus tôt. Consentiriez-vous à envisager la possibilité d'adopter un règlement qui exigerait que tout véhicule accidenté importé au Canada, pour être recyclé, ait à passer par une procédure de vérification exécutée par un carrossier, avant qu'il ne puisse être immatriculé? Je pense à l'exigence que l'on a au Québec, qui veut que l'on présente une photographie qui prouve que la carrosserie et la structure du véhicule ont été réparées par une personne qualifiée, plutôt que par quelqu'un, dans sa cour, qui ne comprend peut-être pas qu'il ne s'agit pas uniquement de souder deux pièces de métal ensemble, mais que tout dépend de la façon dont on le fait, et que c'est l'endroit où sont placées les pièces qui assurera l'intégrité structurale du châssis.

M. Wilson: Je pense que cela dépend en grande partie des exigences des provinces à l'égard des véhicules qui se trouvent sur leur territoire. Comme je l'ai dit tantôt, je suppose que nous serions disposés à imposer les mêmes exigences à l'égard des véhicules importés que celles qu'appliquent les provinces aux véhicules qui se trouvent sur leur territoire. Il est douteux que nous puissions aller plus loin que cela sur le plan juridique. Mais, nous travaillons de concert avec les provinces sur cette question. En fait, nous présidons le comité auquel j'ai fait allusion tout à l'heure, le Comité du CCATM. Nous exercerons donc une certaine influence sur ce que font les provinces. Tous les véhicules n'ont pas besoin de réparations aussi importantes qu'eux, et notamment dans le nord. Les compagnies d'assurance déclarent perte totale, dans le nord, des véhicules qu'ils ne traiteraient pas de la même façon dans le sud, parce qu'il y a de meilleures possibilités de les réparer, je suppose.

M. Angus: Ils sont dévorés par la rouille.

M. Wilson: Peut-être bien, oui. C'est juste.

[Text]

Mr. Angus: But surely though, irrespective of what the provinces do, you have the control over what's imported and therefore you can establish the rules for the importation of a frame that has been damaged. While I understand why you would want to look at the provincial regulations, you've got a hodgepodge where you could say here's the standard, folks. If you want to bring a vehicle in that has had structural damage, before we will allow you to have that importation signed off you have to show us that, through whatever mechanism, it has been dealt with by a properly trained person on a full body frame, or whatever the ties are. You have that authority.

Mr. Wilson: I don't want to make a commitment to you that we can't live with, that we can't deliver on, because I'm concerned that there is a terrific variation in all wrecked vehicles. To try to set a standard for all written-off vehicles. . . For example, if it's on the body frame when it's a wiring problem would be unreasonable.

Mr. Angus: I agree.

Mr. Wilson: For the purposes of recertifying vehicles, which we talked about earlier, having a network of recertifiers or people out there who would inspect these vehicles is an administrative jungle that I don't want to commit myself to at this point, but I don't have any problem with the principle.

Mr. Angus: Will you look at it?

Mr. Wilson: Yes, definitely.

Mr. Keyes: Something struck me when thinking back to the riding and some of the things that go on in any riding. There has been a surge in the conversion process of automobiles to natural gas, propane, etc. Through this statute do we leave ourselves the opportunity to monitor these kinds of conversions vis-à-vis safety or environmental standards?

Mr. Wilson: We have the same limits as we do on all of them. We do set standards for original equipment vehicles fueled with natural gas or propane and so on, but retrofitted vehicles fall within provincial jurisdiction because they're done after the original retail sale so that we don't. . . We do sit on committees of the Canadian Gas Association and the Canadian Standards Association, which have standards for retrofitted vehicles, but the authority for these vehicles falls within provincial jurisdiction.

Mr. Keyes: Are you satisfied that the provincial standards are satisfactory?

Mr. Wilson: We haven't seen any problems with those vehicles as far as safety issues are concerned. We have some new regulations coming out for CNG vehicles, but again that's for original equipped vehicles. They're being developed in concert with the Canadian Gas Association so that the retrofit standards are comparable.

[Translation]

M. Angus: Malgré ce que font les provinces, il n'en demeure pas moins que vous avez sûrement le pouvoir de contrôler les véhicules qui sont importés et, par conséquent, vous pouvez établir les règles qui s'appliquent à l'importation d'un châssis qui a été endommagé. Bien que je comprenne pourquoi vous tenez à examiner les règlements provinciaux, vous avez quand même le pouvoir d'imposer la norme. Vous avez quand même le pouvoir d'imposer à celui qui veut ramener au Canada un véhicule dont la structure a été endommagée, de démontrer que, par quelque mécanisme que ce soit, les réparations nécessaires ont été effectuées par une personne compétente. Vous avez bel et bien ce pouvoir.

M. Wilson: Je ne veux pas vous donner un engagement que je ne peux tenir, car je sais qu'il y a énormément de variantes pour ce qui est des véhicules accidentés. Tenter d'établir une norme qui s'appliquerait à tous les véhicules déclarés perte totale. . . Par exemple, si le véhicule était en réalité déclaré perte totale en raison d'un problème électrique, ce serait déraisonnable.

M. Angus: Je suis d'accord avec vous.

M. Wilson: Pour ce qui est de la vérification des véhicules, des certificats, ce dont nous avons parlé tout à l'heure, établir un réseau de personnes qualifiées qui inspecteraient ces véhicules m'apparaît comme un véritable cauchemar administratif, et je ne veux pas prendre d'engagement à cet égard, mais je n'ai absolument rien contre le principe.

M. Angus: Allez-vous examiner la question?

M. Wilson: Oui, vous pouvez y compter.

M. Keyes: Dans ma circonscription, il y a eu un grand nombre de véhicules qui ont été convertis au gaz naturel, au gaz propane, etc. Nous accordons-nous suffisamment de latitude, dans cette loi, pour contrôler les conversions de ce genre par rapport aux normes de sécurité ou aux normes environnementales?

M. Wilson: Nous avons les mêmes limites à l'égard de ces véhicules qu'à l'égard de tous les autres. Nous établissons des normes en fonction de l'équipement d'origine, des véhicules qui fonctionnent au gaz naturel ou au propane, etc, mais les véhicules adaptés après coup en ce sens relèvent de la compétence provinciale, car la conversion est faite après la vente au détail initiale, ce qui signifie que nous ne pouvons pas. . . Nous faisons partie des comités de l'Association canadienne du gaz et de l'Association canadienne de normalisation, qui ont des normes à l'égard des véhicules convertis au gaz, mais ce sont les provinces qui ont l'autorité en la matière.

M. Keyes: Les normes provinciales vous paraissent-elles satisfaisantes?

M. Wilson: Nous n'avons constaté aucun problème en ce qui a trait à la sécurité de ces véhicules. Nous sommes sur le point d'adopter de nouveaux règlements pour les véhicules alimentés au gaz naturel comprimé, mais ils ne s'appliquent encore qu'aux véhicules équipés de cette façon au moment de leur assemblage. Nous allons élaborer ces règlements de concert avec l'Association canadienne du gaz, de manière à ce que les normes qui s'appliquent à la conversion soient comparables.

[Texte]

[Traduction]

• 1210

Mr. Keyes: There's a move, too, to the battery-operated cars.

M. Keyes: Il est vrai que les véhicules à batteries deviennent aussi de plus en plus répandus.

Mr. Wilson: Yes, the electric vehicles. They do present some different problems, particularly in braking, and those are being looked at as well.

M. Wilson: Oui, les véhicules électriques. Ils présentent toutefois des problèmes différents, notamment sur le plan du freinage, et nous examinons ces problèmes-là aussi.

The Chairman: I guess that wraps up this portion of the committee's deliberations. I want to thank the officials from the department for coming and appearing before us this morning. I trust that should we have any reason to ask you to come again you will be available to do that. Thank you very much.

Le président: Je pense que cela met un terme à cette partie des délibérations du comité. Je tiens à remercier les hauts fonctionnaires du ministère de leur présence ce matin. Je suppose que si nous avons encore besoin de vos lumières, nous pourrions vous inviter de nouveau. Je vous remercie infiniment.

We are now going to talk about witnesses and a couple of other items, so for the next portion of the meeting we'll go in camera.

Nous allons maintenant discuter des témoins que nous allons recevoir et d'un ou deux autres points. Nous allons donc poursuivre à huis clos.

[Proceedings continue in camera]

[La séance se poursuit à huis clos]

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste—lettre

K1A 0S9

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:

Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:

Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Transport Canada:

Micheline Desjardins-Chase, Assistant Deputy Minister, Surface;
Chris Wilson, Director General, Road Safety and Motor Vehicle
Regulation;
Malcolm McHattie, Chief, Advanced Engineering and Special
Projects;
Jeremy Hill, Legal Counsel.

TÉMOINS

De Transports Canada:

Micheline Desjardins-Chase, sous-ministre adjoint, Surface;
Chris Wilson, directeur général, Direction de la sécurité routière et
de la réglementation automobile;
Malcolm McHattie, chef, Techniques avancées et projets spéciaux;
Jeremy Hill, conseiller juridique.

915400015

DEC 8 1993

